Germ. sp.
69 md

Digitized by Google

germ. sp.
69 nd

Bose, Aug. v.

by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Allgemein-geographische und hydrotechnische

Beschreibung der Elbe

mit

ihren Zuflüssen.

Nebst

Mittheilung der schifffahrts- und strompolizeilichen Gesetze, Verordnungen und Bekanntmachungen,

ferner einer

Statistik des Hamburger Handels, der Schifffahrts-Verhältnisse auf der Elbe

und einer

Beschreibung der neuen Elbbrücke bei Dresden.

Dargebracht

von

Hugo v. Bose,

Oberleutnant v. d. A., Privatlehrer der Mathematik, der Geographie, der technischen Zeichnenkunst und Militair-Wissenschaft. Ehrenmitglied der ökonomischen Gesellschaft im Königreich Sachsen, des Vereins zur Förderung des Obstbaues und der Gartenbaugesellschaft in Bayern, Mitglied des deutschen Nationalvereins für Handel und Gewerbe.

Nebst einer Karte der Elbe mit ihren Zuflüssen
und
einer Karte der Elbe bei Hamburg.

Annaberg,
Rudolph und Dieterici.
1852.

171 B.

Digitized by Google

BIBLIOTHECA
REGIA
MONACENSIS.

Digitized by Google

Vorwort.

Die **Elbe** ist ein vollständig deutscher Strom, und sie nimmt mit ihren Zuflüssen fast den vierten Theil des Areals von Deutschland ein. Ein ähnliches Verhältniß gilt hinsichtlich der Bewohnerzahl dieses Stromgebietes.

Das **Elbgebiet** ist das denkwürdigste Geschichtsfeld nicht nur der Deutschen, sondern aller Völker Erde. Es ist das erhabenste Gebiet der Erde! — Hier erfolgten ja die begeisternden Thaten für Glaubens- und Denkfreiheit eines Gustav Adolph, Dr. M. Luther und Anderer; — hier besonders finden wir seit Jahrhunderten die Blüthe der Wissenschaften und Künste; — hier wurde durch die Völkerschlacht bei Leipzig die jetzige Gestaltung des europäischen Staatensystems begründet; — und hier ist die gediegene Repräsentation der Industrie, des Handels und der Gewerbe Deutschlands zu finden. — Das Stromgebiet der Elbe gehört aber auch zu den schönsten Naturscenerien, und enthält die cultivirtesten, fruchtreichsten und interessantesten Gegenden Deutschlands. — Den unermeßlich hohen Welt- und Handelsverkehr — den kräftigen Stützpunkt und mächtigen Förderer aller Wissenschaft, Kunst, Industrie und Gewerbe; — wo finden wir ihn? Am herrlichen Elbstrome und auf dem Gebiete desselben. — „Die Verbreitung der Cultur auf der Erdoberfläche," — diese inhaltreiche Aufgabe der Deutschen; — wo liegt hierzu die Pflegerin und einer der Central- und Ausgangspunkte? Auf dem Gebiete der Elbe und an diesem schönen Strome im edeln, stolzen

Digitized by Google

und mächtigen Hamburg. — Wohin blicken mit reger Aufmerksamkeit das übermächtige England, Frankreich und Rußland? An die Gestade der Elbe. — Von woher erwarten die überseeischen Völkerschaften aller Zonen die Käufer und Umtauscher der Produkte? Von den sich durch wahren Handelsgeist auszeichnenden Bewohnern des Elbgebietes. — Also alle Völker der Erde sind sehr nahe und innig mit denen des Elbgebietes verbunden. Nicht nur das reiche und mächtige Hamburg meinen wir, sondern auch die anderen Elbuferstaaten und vorzugsweise auch Sachsen. Jahrhunderte — seit Gründung der Leipziger Messen — haben dazu gehört, im sächsischen Handelsstande, zum Vortheil des ganzen Landes, wahrhaften Handelsgeist mit großartigen Unternehmungen rege zu erhalten und zu fördern: und noch fanden beharrlicher Fleiß und intelligentes Streben immer noch Raum, den allgemeinen Ruhm der sächsischen Industrie auch in der Branche des Elbhandels zu bewähren.

Aller Interesse, Aller Wunsch und Sehnsucht hinsichtlich der Elbschifffahrt und vorzugsweise rücksichtlich der Befreiung von den auf ihr lastenden hohen Elbzöllen konnte aber bisher noch nicht völlig Genüge geleistet werden. Die Macht des Vorurtheils fühlt die Elbschifffahrt noch gar sehr!

Möge der Zeitpunkt nahe sein, wo die deutschen Ströme, als die natürlichen, uns von GOTT verliehenen und zur Benutzung übergebenen Verkehrsstraßen völlig frei werden. Möge die desfallsige Verheißung der Wiener Congreßacte vom Jahre 1815 nun endlich in Kraft treten.

Dann erst wird die entfaltungsreiche Blüthe der Industrie, des Handels und der Gewerbe, sowie der Wissenschaft und Kunst, die schönsten Früchte für Staat und Volk bringen. — Dann wird die schöne Elbe mit ihren Zuflüssen dem fruchtreichsten Baume gleichen, — und mehr als 9 Millionen Menschen, die Bewohnerzahl dieses Gebietes, werden unter dessen Schutz diesen Augenblick segnen! Dann wird der begeisternde Sieg der Wahrheit und Gerechtigkeit gefeiert werden!

Anerkennung und Dankbarkeit verdient bereits jetzt die vielfache Fürsorge der sächsischen und anderer Regierungsbehörden,

Digitized by Google

daß dieselben stets ihr Augenmerk dahin gerichtet haben, auf eine Herabsetzung der von den unterelb'schen Staaten zur Erhebung gelangenden Elbzölle hinzuwirken. Dennoch ist aber immer noch viel zu thun, um den gerechten Wünschen und dem wichtigen Interesse der bei dem Elbhandel und Schifffahrtsverkehr Betheiligten Genüge zu leisten.

Damit nun dieser unermeßlich erfolgreichen Angelegenheit des wahren Emporkommens der Elbschifffahrt und des Elbhandels **die volle thätige Theilnahme Aller** werde, erschien mir geeignet, vorläufig eine kurze „Beschreibung der Elbe mit ihren Zuflüssen" nebst den anderweitigen Mittheilungen über die Elbschifffahrt, zu allseitiger Kenntnißnahme vorzutragen.

Erwecken, beleben und fördern wir zunächst diese Theilnahme, d. h. rufen wir zunächst bei den deutschen Jünglingen und Männern gründliche und sichere Kenntnisse über die geographischen, hydrotechnischen und commerciellen Verhältnisse der deutschen Ströme, und für jetzt insbesondere der **Elbe** hervor, so werden sich durch diese zu erstrebende Erweiterung der Kenntnisse — als ein Theil des „Heiligthums der Wissenschaft" — deren segens- und entfaltungsreichen Hallen fast von selbst eröffnen, und für die deutschen Ströme eine neue Walhalla, ein Denkmal und Altar deutscher Kraft, deutschen Ernstes, deutschen Muthes und deutscher Frömmigkeit entstehen!

Deutsche! Durchdrungen von inniger Vaterlandsliebe wage ich hiermit an Alle die freundliche Bitte: Fördert gründliche und sichere Kenntnisse über die Natur und Industrie Deutschlands. — Dies allein wird Zufriedenheit, Wohlstand, Ordnung — und somit Frieden und Segen im deutschen Vaterlande verbreiten.

Für die kräftige, die ausdauernde, die wahre, edle und richtige Theilnahme Aller bei der Erstrebung des schönen Zieles: „Emporkommen der Elbschifffahrt und des Elbhandels", — sei daher die Förderung gründlicher Kenntnisse zunächst empfohlen. „Kenntnisse und Einigkeit geben Macht." — Dann, — o dann! hilft Gott durch seine Menschen auch weiter. Der Geist Got

Digitized by Google

erleuchtet und segnet die Menschen ja stets, also auch dann, sobald die Menschen den von Ihm, dem HErrn, erbauten, stets reinen und schönen Verkehrsstraßen vollständige Achtung, durch Verbreitung gründlicher Kenntnisse über diese natürlichen Wege, widmen. — Vertrauet also auch auf diese Weise Gott, dem HErrn, — Eurem stets wachsamen Beschützer auf dem Strome, — und es werden die mannichfachen Wünsche ihrer Erfüllung gewiß näher kommen.

Gottes Segen begleiten bereits die dankenswerthen Bestrebungen einiger sächsischer, magdeburger und hamburger Kauf-, Handels- und Schiffherren, welche um so mehr hier Erwähnung verdienen, als sie meist mit großen Opfern verbunden waren. Die wahre Vaterlandsliebe war ihre Führerin, und sie geben daher auch vertrauensvoll die Benutzung der hergestellten und empfohlenen Schifffahrts-Einrichtungen dem Patriotismus und dem Gemeinsinn des deutschen Handels- und Gewerbestandes anheim. — „Vertrauen erwecke Vertrauen!"

Im Hinblick auf die unermeßlich hohe Wichtigkeit dieser Angelegenheit sei hier noch einiger Worte des Herrn Professor Dr. Reuter in Aschaffenburg gedacht. Dieser sagt sehr richtig in der „Zeitschrift des Vereins für deutsche Statistik. Jahrgang 1847." Seite 108 u. A. Folgendes: „In der zusammenziehenden, vermittelnden und unsichtbar wirkenden Kraft der deutschen Flüsse liegen kräftige Anhaltspunkte, welche bei allen Erniedrigungen und fremden Einwirkungen, bei allen Zersplitterungen und gewaltsamen Stürmen, bei aller Nachahmungssucht und allen ausländischen Moden', bei allen Kämpfen und Bedrückungen, weder deutsche Sitte, Sprache und Gesinnung, noch deutschen Rechtssinn, Stolz und Charakter sich verlieren ließen, welche für die deutschen Staaten weder die Nachtheile einer Centralisation, noch die Gefahren des reinen Föderalismus fürchten und den Zollverein, als Anfang einer neuen deutschen Volksthümlichkeit und organischen Gemeinschaft, als Hindeutung auf ein Ziel, welches alle Reste jener alten prohibitiven Merkantilpolitik umstürzen und eine gewisse Freiheit des Handels erzeugen soll und als einen Kern, der kreisförmig durch neue Ansätze um-

Digitized by Google

unterbrochen sich vergrößert und erweitert, die sämmtlichen und endlich die Nachbarstaaten aufnimmt, ja selbst als einen Anfang von oceanischer Handelspolitik erscheinen lassen, wozu der Rhein, die Weser, **Elbe**, Oder und Weichsel nach Norden in die Nord- und Ostsee, die Donau in das schwarze Meer, die Etsch, Adda u. s. w. in das adriatische, die Rhone in das mittelländische und die innern Nebenflüsse, der Neckar, Main, der Kanal und die neuen Kunststraßen nach allen Weltrichtungen berechtigen."

„Der ziehenden und vermittelnden Kraft der deutschen Flüsse wird allmälig jeder deutsche Staat unterworfen; sie dehnt den Zollverein unwiderstehlich aus, nöthigt immer mehr Staaten dem Princip des freien Handelsverkehrs zu huldigen und bringt den Bewohnern immer allgemeiner die Ueberzeugung auf, daß Schutz einer geringen Anzahl von Producenten die Interessen der meisten Consumenten verwahrlost und hierdurch den Producenten selbst schadet: Sie verschafft dem Zollvereine ein wachsendes Uebergewicht über die Förderung des inneren Verkehrs durch Vernichtung der bisherigen Zollschranken und macht die Gewalt des freien Handelsprincips in der Ausübung und Anwendung bei der übrigen handelnden und verkehrenden Welt mit jedem Jahre wichtiger: Sie läßt den Zollverein unter einem nationalen Gesichtspunkte auffassen und die Lebensthätigkeit der deutschen Staaten zu einer allgemeinen Vertretung der Gesammtinteressen heranreifen; sie enthält einen gesunden Kern für die rationelle Politik einer Continentalmacht Deutschlands, für die Einigung zu einem gleichmäßigen, die gemeinsamen Interessen der Vereinigten möglichst befördernden, industriellen Systeme und verleiht den in Künsten und Wissenschaften, in Literatur und Gelehrsamkeit, in vielseitiger Erziehung und durchgreifender Bildung ausgezeichneten Deutschland immer größeres Ansehen und Einfluß; sie macht es durch seine öffentliche Administration und gemeinnützige Institutionen, durch die Größe und Vorzüglichkeit seiner Bevölkerung, durch den Umfang und die Kultur seiner Gebietstheile zur Anpflanzung einer nationalen Manufakturkraft immer geeigneter und bildet bei angemessenem Schutzsysteme und der dadurch hervorgerufenen Garantie einen Theil des Bodens, auf welchem jene Pflanzung wahrhaft gedeihen und groß genug gezogen wer-

Digitized by Google

den kann; auf ihr beruhet theilweise die Existenz, die Unabhängigkeit und Zukunft der deutschen Nationalität."

„Sie war sehr wirksam und thätig, sowohl dem deutschen Zollvereine selbst, welcher bei seinem Beginne eine bloße Verbindung mehrerer Staaten zu einem gemeinschaftlichen Mauthsysteme war, in den ersten Jahren seines Bestehens, seine Bestrebungen und Thätigkeiten wesentlich auf finanzielle und kommerzielle Interessen beschränkt und selbst hier dem Auslande gegenüber eine ziemlich untergeordnete Stelle spielte, als seinem Wirken mehr Theilnahme zu verschaffen, sowohl den deutschen Nationalsinn aus seinem Schlummer zu reißen als durch jenes Lied vom freien deutschen Rheine den Zollverein zu einem höheren Bande deutscher Einigung zu machen. Sie trug sehr viel dazu bei, den Verein aus den engen Grenzen des Mauthsystems herauszuführen, zu politischer und moralischer Wichtigkeit zu erheben und im Auslande eben so gut wie in Deutschland zur Anerkennung zu bringen; sie steigert die Wirkungen des durch jenen gegebenen Schutzsystems auf Hebung der Industrie, macht sie der Allgemeinheit erkenntlicher, jetzt schon sehr erfreulich und dieses bei dem großen Publikum mehr und mehr; sie führt das Schutzsystem den Zwecken stets vollkommner entgegen und läßt die Erwartungen hervorblicken, mittelst einer deutschen Marine die Bedürfnisse an Kolonialwaaren aus den Produktionsländern selbst zu beziehen und sie mit eigenen Manufaktur-Produkten zu bezahlen. Die Nord- und Ostsee, die von den Küstenländern in das Innere von Deutschland reichenden Flüsse ziehen Holland und Belgien in den Verein, machen das Betreiben des Handels mit eigenen Schiffen leicht möglich und helfen die Forderungen der materiellen Kultur Deutschlands durch den Donau-Main-Kanal und das sich stets ausdehnende Eisenbahnsystem realisiren, wodurch die Erwerbung von jener deutschen Marine und von Kolonien, die Organisirung von deutschen Auswanderungen, die Abschließung von Handelsverträgen mit anderen Staaten, besonders mit den Nordamerikanischen, wirksamerer Schutz für einzelne Industriezweige und andere tief in die Interessen der deutschen Staaten und ihrer Völker eingreifende Maaßregeln und Bestrebungen in's Leben gerufen würden, welche den Geist für deutsche Einheit und Nationalität

Digitized by Google

noch mehr belebten und den Zollverein als Universalmittel für die künftige Größe Deutschlands heranreifen ließen."

„Auf den Flüssen setzen Agrikultur, welche in wenige große Zweige zerfällt, und Gewerbe, welche die Rohstoffe zurecht machen und verfeinern und in eine große Menge einzelner Zweige zerfallen, ihre Produktionen aller Art leicht ab und beziehen sie nebst Handel einen großen Theil von Gegenständen, welche den Bewohnern zur Befriedigung vieler Bedürfnisse dienen. Durch sie werden Landwirthschaft, Gewerbe, Fabriken, Manufakturen und Handel zu besonderen Mitteln, die Völker zu Macht und Ansehen, zu Reichthum und politischem Gewichte zu erheben und wurden die deutschen Staaten in kurzer Zeit in den Stand gesetzt, in der Industrie und ihren Forderungen Fortschritte zu machen, welche ihnen ein hohes politisches Uebergewicht verschaffen, die größte Aufmerksamkeit der Belgier, Holländer, Engländer und Franzosen erregten, die Deutschen von diesen stets weniger abhängig und den Absatz ihrer Produkte für das Ausland wichtig, theils unentbehrlich machen. Die Flüsse erhalten das Gewerbswesen mit der Agrikultur in ziemlich gleichem Verhältnisse, vermehren hierdurch die Kraft der staatlichen Gesellschaften immer mehr und machen die Folgen des Fabrik- und Maschinenwesens für den sittlichen, politischen und ökonomischen Zustand der Deutschen weit weniger gefährlich als in Frankreich und England."

„Doch es sei über den Einfluß und das Gewicht der Flüsse für die physische Kultur der deutschen Länder und für die materiellen Interessen ihrer Bevölkerung genug gesagt, um für die statistischen Entwickelungen der Länderbestände und ihrer physischen Beschaffenheit einzelne Grundsätze festzustellen, aus welchen sich die Grundsätze für alle dahin gehörigen Beziehungen, Uebersichten, Resultate und Zahlen entnehmen lassen. Unter Bezug auf die Flüsse steht als sichere und überall maaßgebende, allgemeine Ueberzeugung fest: „daß die statistischen Untersuchungen für Länderbestände und physische Beschaffenheit, für die Uebersichten und Verhältnisse der materiellen und immateriellen Kulturstufen um so sicherere und fruchtbarere Anhaltspunkte finden, je mehr Flüsse des Staates oder eines Staatenbundes den Meeren direkt zueilen, je mehr sie die Länder durchkreuzen, je ausgebildeter sie

Digitized by Google

sind und je mehr sie hierdurch geeignet werden, die Geschichte derselben nach sich zu ziehen und an denselben zumeist sich zu entwickeln", wovon uns der Rhein und die Donau als die beiden Römerflüsse, welche schon dem grauesten Alterthum bekannt waren und in der Sage und Geschichte eine bedeutende Rolle spielen, die Weser und **Elbe** als Stromgebiete im Norden, als geschichtliche Schauplätze, als Wirkungsstätte der mächtigen Hansa, der Ritter deutschen Kraft und Herrlichkeit, als Gegenden vieler Städte und Schlachten der älteren und neueren Zeit, welche durch die Bekämpfung der französischen Macht der **Elbe** und ihrer Ebene ein großes Gewicht beilegt, da durch die Völkerschlacht bei Leipzig die jetzige Gestaltung des europäischen Staatensystems begründet und auf den Grund derselben das Gleichgewicht zwischen den Mächten ersten und zweiten, dritten und vierten Ranges hergestellt wurde, also die Statistik eine sicherer Grundlage erhielt, das innere und äußere Leben der hierdurch stabil gewordenen Staaten zu erörtern, die deutlichsten Beweise liefern." —

Diese inhaltreichen Worte des hochverehrten Hrn. Prof. Dr. Reuter mögen die allseitige Ueberzeugung fördern, daß meine obenerwähnte Bitte gerecht und der Beachtung würdig ist.

Die Wichtigkeit und Nützlichkeit des Elbschifffahrtverkehres ist also hinreichend ausgedrückt, und das Vorstehende möge daher auch zu recht zahlreicher Verbreitung dieser „Beschreibung der Elbe mit ihren Zuflüssen" beitragen. Es sei Allen recht angelegentlich empfohlen, diese Schrift verbreiten zu helfen.

Zum Schluß noch ein Wort über einen Separat-Gebrauch dieses Buches. Es wird, wie bekannt, sehr bald ein neues Gesetz, die Benutzung der fließenden Wässer betr., in Sachsen erscheinen. Die hohe Wichtigkeit dieses neuen Gesetzes ist längst anerkannt. Die Bestimmungen desselben werden den Gewässern die Aufmerksamkeit Aller zuführen. Es dürfte demnach vielleicht diese „Beschreibung" auch dann zu gebrauchen sein. Unser Bestreben muß dahin gehen: den möglichst werthvollen und umfänglichen Gebrauch jenes Naturgeschenks unter Beschränkung der Einzelnen in willkürlicher und unwirthschaftlicher Benutzung der Wasserkraft zu erzielen. Dieses neue Gesetz, — dem obersten Ziele der praktischen Beförderung des Ge-

Digitized by Google

meinwohls folgend, — stellt sich nämlich die Aufgabe: solche Rechtsverhältnisse zu begründen, wodurch die vollständigste Benutzung der als Nationalschatz anzusehenden Totalität aller im Lande vorhandenen Wasserkräfte zu Zwecken der Industrie und des Landbaues herbeigeführt, folglich die größtmöglichste Beförderung des Nationalreichthums erreicht wird. Sachsen ist ein Land, welches bei seiner geringen Bodenfläche und seiner verhältnißmäßig dazu sehr starken und in neuerer Zeit in überraschendem Verhältnisse zugenommenen Bevölkerung nicht vermag, seine Subsistenzmittel gänzlich aus seinem natürlichen Bodenertrage zu nehmen. Es ist daher genöthigt, und wird es in neuerer Zeit immer mehr, theils durch künstliche Cultur dem Boden erhöhete Erträge abzugewinnen, theils durch eine ausgebreitete und in der weisesten und sparsamsten Anwendung der Productionsmittel Schutz gegen fremde Concurrenz suchende Industrie sich seinen Erwerb zu verschaffen. Erhöhete Futtererzeugung ist ein Haupthülfsmittel für erhöhete Bodenerträge, Maschinenkräfte sind die Grundbedingung der Fabrikindustrie. Für beide bietet das fließende Wasser das umfänglichste und wohlfeilste Agens dar. Die Summe alles im Lande vorhandenen fließenden Wassers und der ihn inwohnenden chemischen und mechanischen Kräfte bildet daher ein wichtiges Capital, sowohl für landwirthschaftliche als industrielle Production, einen Schatz, der in vielerlei Beziehungen durch nichts ersetzt werden kann. Auf die größtmöglichste Benutzung dieses Wassercapitals des Landes, auf die Erzeugung der größtmöglichsten nationalen Werthe durch seine Anwendung, muß demnach auch die Fürsorge des Staates gerichtet, und die Ermöglichung einer solchen größtthunlichsten Ertragserzeugung durch das Wassercapital vermöge der Gesetzgebung muß sein Ziel sein, falls er überhaupt in den Zeitzuständen hinreichende Veranlassung findet, sich mit der Gesetzgebung diesem Gegenstande zuzuwenden. Daß eine solche Veranlassung vorhanden ist, ergiebt sich aus den Landtags-Verhandlungen seit dem Jahre 1837. — Ein unermeßlich reichhaltiges Geschäftsfeld wird dieses neue Gesetz, dessen baldiges Erscheinen sehnlichst gewünscht wird, herbeiführen. Es läßt sich mit wenigen Worten kaum ausdrücken, wie mannigfach dann die neuen Arbeiten sein werden: die Anträge auf Wasserverleihung,

Digitized by Google

die Regulirung des Normalstandes, die Vertheilung der vorhandenen disponibeln Wassermasse, auf Errichtung gemeinschaftlicher Bewässerungs- und Entwässerungsanlagen, Umbauung und Abänderung von bestehenden Werken, Ableitung von Wässern in ein anderes Wassergebiet — dies sind ohngefähr die nahe bevorstehenden Arbeiten. Obgleich zwar manche dieser Fragen und Geschäfte schwierig zu lösen sein werden, so ist dennoch der Hoffnung Raum zu geben, daß unsere bereits seit Jahrhunderten durch Weisheit und Gerechtigkeit in hohem Ansehen stehende Gesetzgebung sich auch jetzt bewähren wird. —

Dresden, im Monat September 1851.

Hugo v. Bose.

Digitized by Google

Inhalts-Uebersicht.

Seite

Vorwort v
Quelle der Elbe 1
Hydrotechnische Beschreibung der Elbe 2
Die Ober-Elbe 2
Die Mittel-Elbe 2
Die Unter-Elbe 3
Die Elbe im Königreich Böhmen 3
Die Elbe im Königreiche Sachsen 4
Die Elbe im Königreich Preußen, Reg. Bez. Merseburg 6
Die Elbe im Herzogthum Anhalt 8
Die Elbe im Königreich Preußen, Reg. Bez. Magdeburg u. Potsdam 8
Die Elbe zwischen d. Königreichen Preußen und Hannover . . . 11
Die Elbe im Königreich Hannover 13
Die Elbe im Königreich Hannover u. Großherzogthum Mecklenburg 14
Die Elbe im Königreich Hannover u. Großherzogthum Lauenburg . 15
Die Elbe im Königreich Hannover und dem Gebiete der freien Städte Hamburg und Lübeck 15
Zusammenstellung einiger Zahlenverhältnisse 18
Statistische Uebersicht der Uferabbrüche, Buhnen ꝛc. 19
Nachweisung der Elbuferlängen 20
Uebersicht der den einzelnen Uferstaaten zugehörigen Uferlänge 21
Vergleichung der Maaße 21
Allgemein-geographische Beschreibung des Stromgebietes der Elbe . . 22
Uebersicht der an dem Elbstrome gelegenen bemerkenswerthen Orte . . . 22
Zuflüsse der Elbe und die an denselben gelegenen Orte in Böhmen . . . 23
" " " " " " " " " in Sachsen . . . 25
Zuflüsse der Elbe ꝛc. in der preuß. Prov. Sachsen ꝛc. (von Mühlberg bis Wittenberg 26

Digitized by Google

Seite

Zuflüsse der Elbe im Herzogthum Anhalt 27
Zuflüsse der Elbe von Aken bis Lenzen 28
Die Saale 28
Fortsetzung, die Zuflüsse der Elbe betreffend 31
Die Havel 31
Canäle 32
Fortsetzung, die Zuflüsse der Elbe betreffend 33
Die Elbe bei Hamburg bis zur Mündung in die Nordsee 34
Die Elbschifffahrt 42
Gesetze, die Elbschifffahrt betreffend 44
Elbzoll-Erhebungsämter 45
Hamburg's Handel 51
Mittheilungen über die sächsische Schifffahrt 60
Segelschifffahrt 63
Statuten des sächsischen Schiffervereins 73
Bezirksvorsteher 76
Schiffsdienstzeugnißbücher 78
Mittheilungen über die Schifffahrtsverhältnisse zwischen Magdeburg und Sachsen 79
Die neue Elbbrücke bei Dresden 95
Zusammenstellung der in Bezug auf die neuerbaute Elbbrücke bei Dresden wichtigsten Daten 96
Baugeschichtliche Notizen 101
Einige hydrographische Verhältnisse der Elbe bei Dresden 103
Königl. sächs. priv. Dampfschifffahrts-Gesellschaft 105

Digitized by Google

Beſchreibung der Elbe

mit

ihren Zuflüſſen.

Digitized by Google

Digitized by Google

Die Elbe.

Quelle. Die **Elbe**, einer der Hauptströme Deutschlands und diesem Lande allein angehörend, hat ihre Quelle auf einer Wiese des 4260′ (4220′) hohen Riesengebirges an der Grenze zwischen Böhmen und Schlesien. Von diesen Hochwiesen eilen mehrere Wildbäche, hier gewöhnlich Seifen oder Flösse genannt, durch den Elbgrund und die Sieben-Gründe herab und vereinigen sich mit dem aus dem Teufelsgrund herabfließenden Weißwasser im obern Elbthale zu einem starken Bache, welcher sofort den Namen **Elbe** führt. — Der junge Elbstrom eilt durch das enge Elbthal in südlicher Richtung abwärts, tritt bei der Stadt Hohenelbe aus der Region des Hochgebirges in die des Mittelgebirges, wo er seinen jugendlich raschen Lauf zu mäßigen anfängt, wendet sich allmählig südöstlich, durchfließt in einem weiten, nach Norden offenen Bogen den Königsgrätzer-, den Chrudimer-, den Czaslauer-, den Kaurzimmer- und bei Podiebrad wieder den Bidschower-Kreis, setzt nun in meist nord westlicher Richtung seinen Lauf durch den Bunzlauer- und den Leitmeritzer-Kreis fort, und wird bei Melnik in Böhmen durch den Einfluß der Moldau **schiffbar.**

Der schiffbare Elbstrom, vom Einflusse der Moldau bei Melnik bis zur Ausmündung unterhalb Curhaven hat eine Längenausdehnung von 113,48 deutschen Meilen. Er scheidet im engen Thale, von Czernoseck bis Pirna, das Erzgebirge von dem Riesengebirge, wendet sich von dort abwärts, in dem stets mehr sich erweiternden Thale, bis in die flachen Ebenen des nördlichen Deutschlands, seinem Ausflusse in die Nordsee zu. Je nachdem er durch die Gebirgslandschaft sich windet, die Ebenen durchzieht, oder dem Meere sich nähert, nimmt er ganz verschiedene Charaktere an, welche theils durch die geognostischen Verhältnisse der anliegenden Gegend, theils durch die Einwirkung der Meeresfluthen bedingt werden und seine Eintheilung in die Ober-, Mittel- und Unter-Elbe rechtfertigen.

Ich gebe hier nun erst die ausführlichere hydrotechnische Beschreibung des Elbstromes, wobei ich das „Protokoll der zur El-

Digitized by Google

beschifffahrts-Revisionskommission bevollmächtigten Kommissare vom Jahre 1842" benutzte.*)

Hydrotechnische Beschreibung des Elbstromes.

Die Ober-Elbe, welche von Melnik bis zum Beginn der Eindeichungen, etwa bis zur preußisch-sächsischen Grenze, sich erstreckt, nimmt, nach den, aus den Nivellementsplänen und Karten aufgenommenen Angaben, als charakteristisches Kennzeichen, ein, gegen den übrigen Theil des Stromes, größeres Gefälle und, namentlich im Gebirge, eine geringere Weite des Fluthprofiles, welche meistentheils mit der Strombreite nahe übereinstimmt, in Anspruch. Sie hat also im Allgemeinen eine dem größeren Gefälle angemessene größere Geschwindigkeit, die bei geeigneten Strombreiten großes Steingerölle fortzuführen im Stande sind. Die Zuflüsse sind meistentheils reißende Bäche, welche zu Aufstauungen durch Ablagerung von Geröllen und deren, in Böhmen, unter dem Namen Stromschnellen bekannten Folgen, Veranlassung geben.

Die Mittel-Elbe umfaßt den Stromtheil von der sächsisch-preußischen Grenze bis zu der gewöhnlichen obern Grenze des, durch die Meeresfluth erzeugten Rückstromes, bis in die Gegend von Zollenspieker. Bei einem geringern Gefälle verändert sich auch ihre Geschwindigkeit. Die, meistentheils durch Eindeichungen begrenzten Fluthprofile sind von sehr ungleicher Weite, je nachdem der Schutz der Niederungen gegen Ueberschwemmung, zur größern oder geringeren Entfernung der Deiche vom Strome, in früherer Zeit zufällige Veranlassung gegeben hat. Die Sinkstoffe bestehen hauptsächlich aus Sand, welcher von der obern Elbe, oder durch die einmündenden Flüsse und Bäche, oder endlich auch durch örtliche Erweiterungen des Strombettes, durch Uferabbrüche, herbeigeführt wird und dessen Anhäufung, mit der daraus folgenden Unterbrechung des gleichmäßigen

*) Ueber die Hochfluth der Elbe im Frühjahr 1845, welche unstreitig als eine von denjenigen betrachtet werden kann, wie wenigstens seit mehreren Jahrhunderten in der Geschichte der Elbwasserstände nicht aufzufinden ist, wurde bereits durch besondere Schriften und Pläne (unter Anderm vom Hrn. Conducteur Tröger in Dresden) ausführlich berichtet. Wir verweisen daher hinsichtlich der mannichfachen Verhältnisse der Hochfluth im Frühjahr 1845 auf die verschiedenen örtlichen Nachrichten. In der hier aufgenommenen hydrotechnischen Beschreibung des ganzen Elbstromes konnte wegen des Mangels der genauen [die Fluth 1845 betreffenden] Unterlagen für die ganze Stromlänge, der Hochfluthverhältnisse 1845 nicht gedacht werden. — Im Allgemeinen sei aber hier bemerkt, daß die Hochwasser von 1784 den Höhenpunkt von 1845 bei weitem noch nicht erreicht haben.

Digitized by Google

Abhangs des Wasserspiegels, an vielen, jedoch von einander gesonderten Stellen wahrzunehmen ist.

Die Unter-Elbe erstreckt sich von Zollenspieker bis in das Meer und umfaßt den Theil des Stromes, welcher unter gewöhnlichen Umständen den Einwirkungen der Ebbe und Fluth regelmäßig ausgesetzt ist. Im obern Theile derselben, von Zollenspieker bis gegen Blankenese wird der Unterschied zwischen der Höhe der Fluth und Ebbe durch den Wasserstand in der Mittelelbe wesentlich bedingt, weiter abwärts aber wird die Einwirkung des größern oder geringeren oberen Zuflusses auf den erwähnten Höhenunterschied nach und nach unmerklich.

Zur Kenntnißnahme der Wasserstände sind an der Elbe, längs ihrem ganzen Laufe, Pegel vorhanden, an denen größtentheils Beobachtungen regelmäßig gemacht und tabellarisch notirt werden.

Die Elbe im Königreiche Böhmen hat von Melnik abwärts bis zur sächsischen Grenze eine Länge von 27735 rhl. Ruthen auf dem rechten, und auf dem linken Ufer eine Länge von 26848 rhl. Ruthen mit einem Gefälle von 121 Fuß Das relative Gefälle ist daher auf 100 Ruthen = 5,40 Zolle. — Ihre Normalbreite, oberhalb des Einflusses der Moldau ist 20 rhl. Ruthen, die der Moldau 30. Nach der Vereinigung mit der Moldau ist bisher die Normalbreite der Elbe von Melnik bis zur sächs. Grenze zu 40 rhl. Ruthen für die baulichen Anlagen angenommen. Die bedeutendsten einmündenden Nebenflüsse sind: der Egerfluß, der Biela-, Eilauer- und Polsnitz-Bach.

Die höchsten Wasserstände auf der böhmischen Elbe sind nur an der Mühle zu Raudnitz angemerkt. Die Differenz des Hochwassers von 1784 zum niedrigsten Wasserstande im Jahre 1842 beträgt 23,5 Fuß, vom Jahre 1824 19,79. Bei Aussig beträgt der Höhenunterschied des Hochwassers von 1784: 27,41 Fuß.

Die böhmische Elbe wird mit Zillen befahren, welche in Budweiß für Ladungen von 2000 Centner, in Längen von 140 bis 144 rhl. Fuß, in Breiten von 14 — 16 rhl. Fuß, mit einer äußern Bordhöhe von 42 — 48 Zoll gebaut werden. — Sie sind, für die Fahrten auf der böhmischen Elbe, mit Segelzeugen gewöhnlich nicht versehen, indem die Lage und Beschaffenheit des Stromes davon nur einen sehr beschränkten Gebrauch gestatten würde.

Es werden dagegen die Schiffe aufwärts zum Theil durch Zugthiere fortbewegt, zu welchem Zwecke die Leinpfade in durchaus geregeltem Zustande angelegt sind und erhalten werden.

Die Fahrwassertiefe wurde in ungetheilten Stromstrecken von 30—40 Ruthen Breite zu 50 — 40 Zollen gefunden, dagegen zeigten sich Untiefen von 24 — 15 Zoll in solchen Stromstrecken, welche durch Inseln getheilt sind, oder wo zu große Strombreiten stattfinden, als

Digitized by Google

z. B. bei Ribarz, Posadowitz, Unter-Brzkowitz, Dobrzin, Unter-Potschapel, Lobositz, Schön-Prießnitz, Schwaden ꝛc.

Die Brücke bei Leitmeritz hat 5, auf steinernen Pfeilern ruhende hölzerne Bögen und zu beiden Seiten derselben sind noch 8 kleinere steinerne Bögen, welche mit jenen 5 Hauptjochen eine lichte Durchflußweite von 70,91 rhl. Ruthen bilden. — Winterhäfen sind auf der böhmischen Elbe nicht vorhanden.

Die Elbe im Königreiche Sachsen hat auf dem linken Ufer von der Königl. böhm. Grenze bei Niedergrund bis zur Königl. preuß. Grenze dem Dorfe Gatzsch gegenüber, eine Länge von 31944 Ruthen, und auf der rechten Seite vom Dorfe Schmilka abwärts bis zur preuß. Grenze eine Länge von 31057 Ruthen rhl. Ihr Gefälle beträgt auf dieser Länge 102 rh. Fuß; sie hat demnach ein relatives Gefälle von 3,83 Zoll auf 100 Ruthen.

Bei den bisherigen baulichen Anlagen sind, wo es auf Beschränkung der Strombreite angekommen ist, folgende Normalbreiten zu Grunde gelegt:

1) Von der böhmischen Grenze abwärts, längs der Einmündungen des Krippener-, Kirnitzsch- und Polenz-Baches, 33 Ruthen rhl.
2) Vom Polenz-Bache abwärts, längs der Zuflüsse des Prossener-, Floß-, Ottowalder-, Gottleuber- und Weesenitz-Baches, 36 Ruthen rhl.
3) Vom Weesenitz-Bache abwärts, längs der Einmündungen des Müglitz- und Schieritz-Baches, desgleichen des Landgrabens, 39 Ruthen rhl.
4) Vom Landgraben abwärts, mit den Zuflüssen des Weißeritzflusses und der wilden Sau, 42 Ruthen rhl.
5) Von da abwärts bis zur königl. preuß. Grenze, innerhalb welcher Stromstrecke der Triebisch-, Schieritz- und Goldbach, der Leckwitzbach, der Elsterwerdaer Floßcanal, der Jahna- und der Döllnitzbach einmünden, 45 Ruthen rhl.

Von der böhmischen Grenze bis Pirna wird ihr Fluthprofil durch Anhöhen zu beiden Seiten in einer Breite beschränkt, welche der Strombreite ungefähr gleich ist, und die Verhältnisse dieser sächsischen Gebirgselbe sind daher denen der angrenzenden böhmischen ähnlich, indem sie dort wie hier durch grobe Geschiebe theilweise Betterhöhungen und Stromschnellen bilden, welche letztere jedoch an Stärke denen der böhmischen Elbe nicht gleich kommen. Von Pirna abwärts erweitert sich das Fluthprofil merklich, wird aber bis zum Dorfe Stetzsch unterhalb Dresden von Ufern begrenzt, welche theilweise über Fluthhöhe liegen. Von jenem Dorfe abwärts, sind die der Ueberschwemmung ausgesetzten Niederungen zum Theil mit Deichen versehen, die sich in längern Strecken, entweder auf einer oder beiden Seiten der Elbe, mit Belassung sehr ungleich weiter Fluthprofile fortziehen.

Digitized by Google

Das Hochwasserprofil ist z. B. zwischen dem ersten Elbdeiche bei Stetzsch und der gegenüberliegenden Anhöhe 106 Ruthen rhl., beim Tennigthause 174 Ruthen rhl., beim Dorfe Sernewitz 97 Ruthen rhl., bei der Nicolaimühle 69 Ruthen rhl. und gleich unterhalb derselben erweitert es sich bis zu 155 Ruthen rhl., beim Dorfe Groß-Zschepa ist es 96 Ruthen rhl., und bei Nixstein 69 Ruthen rhl. breit.

Wegen der Verschiedenheit in den Weiten der Fluthprofile haben die Deiche auch eine von einander abweichende Höhe, indem dieselben z. B. bei Stetzsch, Kötzschenbroda und Gröba resp. $10^1/_2$, 10 und 9 Ellen über den Nullpunkt der sächsischen Pegelhöhe liegen. — Eine ähnliche Verschiedenheit der Profilweiten findet bei den über den sächs. Elbstrom führenden Brücken statt, indem die aus 15 steinernen Bogen bestehende Brücke zu Dresden eine Fluthweite von $63,_{11}$ rhl. Ruthen, die Brücke zu Meißen, mit theils hölzernen, theils steinernen Ueberwölbungen, nur eine Fluthweite von $43,_{98}$ rhl. Ruthen dem Hochwasser darbietet. Die Eisenbahnbrücke bei Riesa hat, mit Einschluß der Fluthbrücke, eine lichte Weite von 249 rhl. Ruthen. Die neue Brücke über die Elbe bei Dresden, theils für die Eisenbahn, theils für den gewöhnlichen Verkehr. Siehe Anhang.

Zu den Wasserstandbeobachtungen auf der sächs. Elbe sind in Schandau, Pirna, Dresden, Meißen und Riesa Pegel eingerichtet, deren Nullpunkte mit einander correspondiren.

Außer den Nachweisungen niedrigster und höchster Wasserstände, welche aus den seit einer Reihe von Jahren gesammelten und bei der königl. sächs. Wasserbau-Direktion aufbewahrten Wasserstandsbeobachtungen gezogen werden können, giebt ein im Elbstrome bei Pirna liegender Stein hinsichtlich der ersteren Nachricht, indem daran die niedrigen Wasserstände der Jahre 1616, 1706, 1707, 1746, 1834, 1835 bemerkt worden sind, wonach der 1842er niedrigste Stand noch um resp. 5—11″ tiefer als jene stattgefunden hat. — Aehnliche Nachweisungen giebt ein bei Strehla im Strombette liegender Stein, auf dem die Jahreszahlen 1718, 1746, 1790, 1800, 1834, 1835, 1842 eingehauen sind. — Die Differenz des hohen Wasserstandes vom Jahre 1830 gegen den niedrigsten vom Jahre 1842 beträgt bei Dresden 22 Zoll.

Den Leinpfaden an der sächsischen Elbe wird besondere Aufmerksamkeit, hinsichtlich ihrer Erhaltung, gewidmet. Zu diesem Zwecke sind in neuerer Zeit die Brücken über die Gottleuba und den Mühlgraben, den Goldbach, Lommatzschbach, Leckwitzbach und Döllnitzbach erbaut worden und größere Uferbefestigungen, mittelst Steinschüttungen und Abpflasterung der Böschungen sind namentlich bei Königstein, Reppine, von Neudorf bis Meißen, von Meißen bis zu den Bocksbergen, bei Diesbar, Boritz, Strehla ausgeführt worden. Nächst den Deckwerken sind in früherer Zeit auch declinante Buhnen von Steinmaterial zur Sicherung der Ufer und Einengung des Stromes angelegt worden,

Digitized by Google

und es finden sich namentlich dergleichen in den Stromstrecken bei Krippen, Wehlen, Birkwitz, Söbrigen, am Ostragehege, bei Pieschen, Stetzsch, bei der Gohliser Windmühle, Serkowitz, Groß-Zschepa und Kreinitz. In neuerer Zeit hat man dagegen, zur Einengung des Stromes und Verbesserung des Fahrwassers, vortretende Parallelwerke angewendet und es sind deren namentlich beim Königsteiner Schießhause in der sogenannten Melken-Kuh, beim Strande, im Meißner Furth, im rauhen Furth und endlich bei Grödel zu bemerken.

Absperrungen von Stromarmen haben bei Pirna, Gauernitz, Zadel, Nieder-Muschütz stattgefunden, dagegen sind noch Stromtheilungen beim Prossener Heger, Zschieren, Pillnitz, Mükten und Uebigau, Tennigthause, Gauernitz, Klingermühle und Schloß Hirschstein vorhanden, in denen sich Untiefen vorfinden. Auch wurden dergleichen vorgefunden: bei Schöna, im Kuhfurth, bei Sörnewitz, in der Klosterschwebe, im rauhen Furth und bei Gohlis. — Uferabbrüche sind bei Loschwitz, Niederwarthe, Kötschenbroda, am Hirschsteiner Kiesheger und bei der Strehlaer Fähre.

Als Zufluchtsörter werden von den Schiffern die Mündungen fast sämmtlicher in die sächs. Elbe fließende Bäche benutzt, auch sind bei Pirna und Dresden, in einem Theile der vormaligen Festungswerke, kleine Winterhäfen eingerichtet.

Die Elbe hat im Königreiche Sachsen: **14** Zuflüsse am linken und **10** Zuflüsse am rechten Ufer, **13** Inseln, **8** Pegel, **4** Brücken, **20** Schiffmühlen, **13** Fähren und **11** Hafenorte.

Die Elbe im Königreich Preußen, Regierungsbezirk Merseburg, ist auf dem linken Ufer von der königlich sächsischen bis zur herzoglich anhalt-dessauischen Grenze **30650** Ruthen rhl. und auf dem rechten Ufer bis zur herzoglich anhalt-bernburgischen Grenze **30118** Ruthen rhl. lang.

Das Gefälle auf der Länge von **30650** Ruthen ist **82′ 9″**; demnach das relative Gefälle **3,23″** auf **100** Ruthen.

Zu den bisherigen baulichen Anlagen sind bei Strombeschränkungen folgende Normalbreiten angenommen:

1) Von der k. sächs. Grenze abwärts bis Torgau **30** Rth. rhl.;
2) von Torgau bis zum schwarzen Elsterfluß **35** Rth. rhl.;
3) von der Ausmündung der schwarzen Elster bis zur Herzoglich anhaltischen Grenze, mit den Zuflüssen des Zugbaches, des Landwehrbaches und der Landwehr **40** Rth. rhl.

Ein Theil der Niederungen ist von der königlich sächsischen Grenze bis Pretzsch früher durch Polderdeiche der Ueberschwemmung entzogen, in neuerer Zeit sind solche jedoch theilweise schon in Zusammenhang gebracht, zum Theil soll solches noch geschehen.

Von Pretzsch abwärts bis unterhalb Wittenberg ist die Niederung am linken Ufer bereits im Zusammenhange eingedeicht. — Die

Digitized by Google

Höhe der Deiche beträgt nach der Weite der Fluthprofile, welche sie begrenzen, 19 bis 25 Fuß über den Nullpunkt der Pegel bei Mühlberg, Torgau und Wittenberg.

Die Differenzen zwischen dem bekannten höchsten Wasserstande von 1824, im freien Strome, und dem von 1842, waren an jenen Pegeln resp. 17′ .2½″, 16′ 6″, 13′ 6″, dagegen sind, in Folge von Eisstopfungen weit höhere Wasserstände notirt worden, welche z. B. im Jahr 1830 eine Differenz von resp. 22′ 6″, 18′ 5″, 15′ 2″ ergeben. Die Strombauwerke werden von hier ab von Faschinen construirt, während auf der Oberelbe fast ohne Ausnahme nur Steinmaterialien hierzu verwendet werden. Die Buhnen haben mit Ausnahme einiger ältern Buhnen unterhalb der sächsischen Grenze, sämmtlich eine inclinante Richtung.

Es sind bedeutende Uferdeckungen mittelst Buhnen und Deckwerken ausgeführt und es ist dadurch den größern Erweiterungen des Strombettes theilweise vorgebeugt worden; dagegen sind erst in der neuern Zeit Stromeinschränkungen bis auf die angenommene Normalbreite von der sächsischen Grenze abwärts bis Torgau in den Stromstrecken von Pulswerda bis Graditz, desgleichen bei Coswig und oberhalb der Lichtenburg-Prettiner Grenze geschehen, wodurch an diesen Stellen eine Fahrwassertiefe, bei dem 1842er niedrigsten Wasserstande von 60 Zollen erreicht worden ist. Anderweitige Verbesserungen des Fahrwassers sind durch Verminderung der Stromtheilungen mittelst Anschlusses der Inseln: die Bieberlöcher, bei Tauschwitz, Wörblitz, Bullenkolk und des Hohnsdorfer Hegers, erreicht worden, während ähnliche Stromtheilungen im Aussiger Winkel, bei Stehla und Curheger noch vorhanden sind.

Stromstrecken, an deren Ufer entweder auf der einen oder zu beiden Seiten Buhnen angelegt worden sind, die aber den Strom noch nicht auf seine normale Breite beschränken, befinden sich bei Fichtenberg, am Paußnitzer Loche, bei Mockritz, in der Elsinger Bucht, bei Dommitzsch, unterhalb Pretzsch, bei Merschwitz, am Probsteiheger und weißen Pfuhle; desgleichen größere Deckwerke und Uferabpflasterungen bei Mühlberg, Döbern, Wörblitz, am Bullenkolk und Gallin.

Untiefen befinden sich bei Gatzsch, Gries, Döhner, Torgau, Prettin, Pretzsch, Clöden, am Tokayerheger, bei Wartenburg und Wittenberg.

Die Brücke bei Torgau hat eine Fluthweite von 81,1 Ruthen rhl., und die Brücke bei Wittenberg incl. der Fluthbrücken auf dem linken Ufer beträgt 129 Ruthen rhl.; beide sind mit Vorrichtungen zum Niederlegen und Aufrichten der Masten nicht versehen.

Die Schiffmühlen sind hier numerirt und es sind deren 54 von der sächsischen Grenze bis zur anhaltischen Grenze vorhanden.

Digitized by Google

Ein Theil der Festungsgräben bei Torgau wird als Winterhafen benutzt.

Ein geregelter Leinpfad findet am Elbstrome, abwärts der sächsischen Grenze, überall nicht statt, sondern die Schiffer benutzen die Ufer, je nach ihrer Beschaffenheit, zum Ziehen der Schiffe durch Menschen.

Die Elbe hat auf dieser Strecke in Preußen: **1** Zufluß am linken, **4** Zuflüsse am rechten Ufer, **8** Inseln, **3** Pegel, **2** Brücken, **52** Schiffmühlen, **4** Fähren und **1** Hafenort.

Die Elbe im Herzogthume Anhalt erstreckt sich auf dem linken Ufer von der königlich preuß. Grenze beim Maalbaum bis zur königlich preuß. Grenze, Ritzmick gegenüber, in einer Länge von **11287** Ruthen, — und auf dem rechten Ufer von der königlich preußischen Grenze bei Apollensdorf bis zur Grenze unterhalb Tochheim, der Saalemündung gegenüber, ist sie **18147** Ruthen rhl. lang.

Die Strombreite beträgt an der Grenze beim Maalbaum **46** Ruthen rhl.; das Hochwasserprofil dehnt sich hier $^1/_2$ Meile weit aus, und die Elbdeiche nähern sich erst bei dem Dorfe Vockerode dem Strome, mit einer Beschränkung des Fluthprofils auf die Weite von **150** Ruthen. Der linkseitige Deich schließt sich weiter abwärts beim Sieglitzer Berge, der rechtseitige bei Klieken, an die natürlichen Anhöhen, von denen die letzteren fast bis Aken gegenüber sich erstrecken.

Der ersten Sommerbedeichung längs der Elbe, welche unterhalb Wittenberg bei der Ausmündung des Landwehrbaches beginnt, schließt sich eine ähnliche Bedeichung längs der dessauischen Elbe an, welche bis unterhalb Coswig sich ausdehnt. Zuflüsse der Elbe sind hier: der Gribow'sche Bach, **2** Bäche bei Coswig, der Fließbach, Dollwitz- und Rosselbach und der Mulde-Fluß. Das Fluthprofil für die Elbe und Mulde, in der Niederung zwischen Roßlau und Dessau, wird mittelst der Elbbrücke, den Mulde- und Fluthbrücken, im Fahr- und Eisenbahn-Damme in einer Weite von **156,9** Ruthen rhl. hergestellt.

An der Elbbrücke befindet sich eine Vorrichtung zum Niederlegen der Masten. Die Differenz des höchsten Wassers von **1830** gegen den niedrigsten Wasserstand von **1842** beträgt **17′ 4″**.

Zu Winterhäfen dienen: der umdeichte Kolk bei Vockerode, die Mündung des Rossel-Baches und des Fährsee's.

Stromtheilungen sind in neuerer Zeit durch den Anschluß der Kremsinsel und des Dreiwerders beseitigt, dagegen findet noch eine dergleichen unterhalb des Gribow'schen Schaars statt.

Die Ufer sind mit Buhnen gedeckt: unterhalb Apollensdorf, am Gribow'schen Schaar, längs der Rosenwiese, am Trokin, am Kalksteinheger, an der Bürow'schen Hütung, bei Vockerode, am Rübelande,

Digitized by Google

Klieken'schen Ufer, Steinhorn, großen Hau, an der Ziebigker Hütung, am Unterlug und Grüning; desgleichen von Nietzmick abwärts bis zur königlich preußischen Grenze bei Tochheim.

Untiefen bestehen: bei Gribow'schen Schaar, bei der Coswiger Fähre und Ziegelei, beim Sieglitzer Berge, Neckenschen Heger und Nietzmick, und zwar sämmtlich in Stromstrecken, deren Breite die Normalbreite der Elbe übersteigt, welche in der benachbarten königlich preußischen Elbe angenommen wird.

Die Zahl der Buhnen längs der anhaltischen Elbe ist 298 und die Uferabbrüche betragen im Herzogthum Anhalt-Bernburg 0,1578, im Herzogthum Anhalt-Cöthen 0,0000 und im Herzogthum Anhalt-Dessau 0,0483 der ganzen Uferlängen.

Die Elbe hat im Herzogthum Anhalt: 2 Zuflüsse am linken, 5 Zuflüsse am rechten Ufer, 1 Insel, 1 Pegel, 1 Brücke, 2 Fähren, 2 Hafenorte.

Die Elbe im Königreiche Preußen, Regierungsbezirk Magdeburg und Potsdam, hat auf der linken Stromseite von der herzoglich anhaltischen Grenze, Nietzmick gegenüber, bis zur königlich hannover'schen Grenze, eine Uferlänge von 57040 Ruthen; auf der rechten Seite von der herzoglich anhaltischen Grenze, der Saalemündung gegenüber, bis zur Grenze des Großherzogthums Mecklenburg (mit Ausschluß des herzoglich anhalt-cöthenschen Ufers, längs dem Amte Dorenburg) eine Uferlänge von 57506 Ruthen.

Die Normalbreite wird, bis zur Einmündung der Saale, 40 Ruthen angenommen, und die Einschränkung bis zu dieser Breite ist bereits bis Aken geschehen, wodurch eine Fahrwassertiefe von 48 Zollen bei niedrigstem Wasserstande erreicht worden ist. Von Aken abwärts dagegen, sind sowohl vom preußischen als dessauischen Ufer ab, mehrere Strombaue ausgeführt, doch ist deren Anlage noch nicht vollständig und es finden deshalb hier auch noch Untiefen längs der Lödderitzer Forst und bei Breitenhagen statt.

Die auf dem rechten und linken Ufer, bis Magdeburg, sich vorfindenden Elbdeiche liegen in Höhen von 19 bis 21 Fuß über dem Nullpunkt des Magdeburger neuen Pegels, und begrenzen die Hochwasserprofile gemeinschaftlich mit den gegenüberliegenden Anhöhen, z. B. zwischen dem Lödderitzer Flügeldeiche und der Steckbyer Anhöhe auf 268 Ruthen; zwischen dem Prester'schen Winterdeiche und dem Fermersleben'schen Anhöhen auf 380 Ruthen.

Die Differenz des höchsten Wasserstandes vom Jahre 1830 und des niedrigsten von 1842 ist in dieser Elbstromstrecke, nach den Beobachtungen am Barbyschen Pegel, 16′ 2″.

Oberhalb Magdeburg, „beim rothen Horn", theilt sich die Elbe in zwei Arme; in die sogenannte „Stromelbe" links und „alte Elbe" rechts, welche beide sich beim Nonnenwerd wieder vereinigen. Der

Digitized by Google

rechte Arm ist bei Krakau in der Höhe von 4 Fuß des Magdeburger (neuen) Pegels coupirt; der linke Arm ist für die Schifffahrt bestimmt. Oberhalb der Strombrücke mündet die, mit einer Schiffsschleuse versehene, Zollelbe fast rechtwinklig auf den Strom ein, zieht hinter der Cidatelle entlang, und ist für die regelmäßige Passage der Schiffe bestimmt, welche, wegen der heftigen Strömung bei der Strombrücke, diese nur zur Zeit niedriger Wasserstände passiren können. Für den Durchgang von Dampfschiffen, welche zur Zeit hoher Wasserstände in der alten Elbe fahren können, ist die Schleuse nicht breit genug, und es ist daher auch eine regelmäßige Passage dieser, bei Magdeburg vorbei, für jetzt noch nicht möglich.

Die Strombrücke, Zollbrücke und lange Brücke, desgleichen die Friedrich-Wilhelms Brücke und 2 kleine Fluthbrücken im Berliner Chaussee-Damme haben zusammen eine lichte Fluthweite von 2001 preußischen Fuß oder 166,7 rhl. Ruthen.

Die Anlage eines, durch Schutzdeiche gesicherten Hafens, neben der Zollelbe, ist in neuerer Zeit geschehen.

Von Magdeburg bis Tangermünde wird das Hochwasserprofil der Elbe, theils durch Anhöhen, welche bald mehr oder minder dem Strome sich nähern, theils durch Deiche begrenzt, welche jenen natürlichen Anhöhen sich anreihen; letztere sind: die Anhöhen bei Hohenwarthe, Rogätz, Kähnert, Sandfurth und Bittkau auf dem linken Ufer und die Biederitzer, Pareyer, Derbenschen und Ferchlandschen Anhöhen auf dem rechten Ufer. Die Hochwasserprofile sind von sehr verschiedener Weite, z. B. zwischen den rechtseitigen Biederitzer Anhöhen und dem linkseitigen Rothenseer Winterdeiche 1000 Ruthen; zwischen den Bittkauschen und Pareyschen Anhöhen 850 Ruthen, zwischen den Derbenschen Bergen und Griebenschen Deichen 240 Rth. Von den Ferchlandschen Anhöhen abwärts erstrecken sich die Deiche bis zum Pfingstanger; und auf dem linken Ufer, von den Bittkauschen Höhen bis in die Nähe von Tangermünde. Sie liegen in ihrer Krone 22′ über Null.

Die Normalbreite beträgt hier noch 50 Ruthen. Es sind in neuerer Zeit Einschränkungen des früherhin theilweise sehr breiten Stromes vollendet worden, mittelst welchen beim Rothenseer Durchstich, Maikäferwerder, Hohenwartheschen Werder, bei Heinrichsberg und von Ferchland abwärts in fast ununterbrochener Folge bis unterhalb Tangermünde, ein, selbst beim niedrigsten Sommerwasser, gleichmäßig gutes Fahrwasser erlangt worden ist.

Stromtheilungen sind durch den Anschluß der Neuhofer und Niederwartheschen Inseln, desgleichen des Zickenwerders bei Ferchland und des Ochsenwerders und Bültens bei Tangermünde, beseitigt worden; dagegen sind noch dergleichen bei Niegripp, Ringfurth, unterhalb

Digitized by Google

des Poltenufers, bei Hämerten und beim Storkauſchen Werder vorhanden.

Außer jenen Stromſtrecken, in denen die Einſchränkung des Strombettes bis zur angenommenen Normaluferlinie geſchehen iſt, ſind mehrere Ufer mittelſt Buhnen und Deckwerken verſehen, dagegen ſind noch Uferabbrüche namentlich auf der linken Seite bei Hohenwarthe, Rogätz, Kähnert, Ringfurth, und auf der rechten Seite bei der Parchauer Hütung, beim düſtern Loche und unterhalb des Poltenufers vorhanden.

Untiefen ſind beim Herrnkruge, Raddeladdel, oberhalb Hohenwarthe, beim Hohenwartheſchen Werder, beim Rogätzer Streckenhauſe, längs der Kähnertſchen Ufer, Röbelſchen Hütung und Schönhauſenſchen Deiche.

Zuflüſſe zwiſchen Magdeburg und Tangermünde ſind: die Ohra und der Tanger-Fluß; und der niedrigſte Waſſerſtand iſt bei der Pareyer Schleuſe 12 Zoll unter Null, der höchſte Waſſerſtand am Tangermünder Pegel 20′ 11″ beobachtet worden.

Oberhalb Ferchland, in der Einmündung der alten Elbe, welche den Eingang zum Plauenſchen Kanale bildet, finden die Schiffe einen ganz ſichern Winterhafen und daſſelbe gilt für die Mündungen der Ohra und des Tangerfluſſes.

Auf dem rechten Ufer, Tangermünde gegenüber, liegt der Schönhauſenſche Winterdeich, welcher bis zu den Höhen des Höllenberges, oberhalb Sandau, fortläuft, und ſich von da abwärts, bis zur Havelmündung, in einer Höhe von 21 bis 22½′ über Null hinzieht.

Auf dem linken Ufer liegen dieſem Deiche die Anhöhen zwiſchen Tangermünde und Oſterholz gegenüber, und bei letzterem Orte beginnt eine Bedeichung, welche bis zur Garbe, oberhalb Schnackenburg ſich ausdehnt.

Hochwaſſerprofile von Tangermünde abwärts ſind bei Arneburg 170 Ruthen, beim ſchwarzen Wehl 152 Ruthen, beim Scharlibbeſchen Kuhſtalle 138 Ruthen, beim Rennebuſche 335 Ruthen breit.

Stromſtrecken, welche bis zur Normalbreite eingeſchränkt werden, ſind bei Arneburg und Niedergörne mit Fahrwaſſertiefen von 50 Zollen. Sonſtige Uferdeckungen ſind unterhalb Storkau, bei Libars, am Arneburger Werder, beim Neuermarker und Schönefelder Ufer, bei Sandau und Röbel, und mittelſt Anſchluſſes der Inſeln bei Storkau, Niedergörne, Roſenhoff und Sandau wurden Stromtheilungen entfernt, deren übrigens, unterhalb Hämerten, bei Storkau, Dalchau, Oſterholz und Sandau noch vorhanden ſind.

Untiefe Stromſchnellen ſind beim Schönhauſenſchen Deiche, vor Arneburg, beim Roſenhoffſchen Werder, bei Sandau und dem Röbelſchen Deiche; und Uferabbrüche finden bei den Dalchauſchen Höhen, am Storkauſchen Werder ꝛc. ſtatt.

Digitized by Google

Der Stadt Werben gegenüber mündet die Havel in die Elbe, und ihr Flußgebiet ist vom Stromgebiete der Elbe durch den, auf der schmalen Landzunge sich endigenden Winterdeich geschieden, dessen Vorland durch Buhnen gedeckt ist.

Abwärts der Havelmündung zieht der rechtseitige Deich bis zu den Anhöhen beim Sandkruge unterhalb Belau, und wird bei Abbendorf, woselbst er dicht an den Strom tritt, mittelst Deckwerken geschützt. Die Normalbreite unterhalb der Ausmündung der Havel ist 65 Ruthen rhl. Bei Wittenberge eine neue Eisenbahnbrücke über die Elbe.

Uferdeckungen mittelst Buhnen und Deckwerken finden in größerer Ausdehnung bis zur königlich hannöverschen Grenze statt: bei der Pechgrube, Scharpenlohe, Belau, Hinzdorf und bei den Wahrenberg'schen Deichen, ferner beim Königs- und Garbe-Deiche und bei Lütjenwisch, mit denen der Anschluß der Beusterschen Insel, des Geest-Gottberg'schen Werders, des Schmidtwerders, Kuhwerders und Kälberwerders geschehen ist. Sonstige Inseln sind noch vorhanden bei Losenrade, bei den Fröhlen- und Streitwerder.

Untiefen sind bei der Gnevsdorfer Fähre, in der 178 Ruthen breiten Stromstrecke unterhalb Scharpenlohe, am Salderschen Eichholze, beim Geest-Gottberger Werder, bei Wahrenberg und Lütjenwisch.

Oberhalb der Stadt Wittenberge vereinigen sich der Stepenitz- und Carthanefluß, und bilden hier einen, durch Schutzdeiche gesicherten Hafen, welcher gegen 300 Schiffe aufnehmen kann.

Die Normalbreite der Elbe unterhalb Wittenberge ist 70 Ruthen.

Die Elbe zwischen den Königreichen Preußen und Hannover beginnt Lütjenwisch gegenüber gleich oberhalb der Mündung des Alandflusses.

Das Hochwasserprofil wird bis zur großherzoglich mecklenburgischen obern Landesgrenze, durch Deiche, die Brückendorfschen und Gorlebenschen Anhöhen nebst dem Alaunsberge einerseits, und durch zusammenhängende Deiche andererseits begrenzt, stellenweise bis 203 und 109 Ruthen Breite.

Die Ufer auf der rechten preußischen Seite sind bei der Lenzener Fähre, dem Lenzener Haken, am Kuhsandwerder und Möthlichschen Werder, an der linken hannöverschen Seite aber, oberhalb, neben und unterhalb Schnakenburg, dem Nüsterdeiche gegenüber, beim Gorlebenschen Werder, und unterhalb des Alaunberges, desgleichen vor dem Langendorfschen Deiche durch Buhnen und theilweise durch Deckwerke geschützt. Die Strombreiten sind hier sehr bedeutend, z. B. bei Schnakenburg 119 Ruthen, bei Vietz 102 Ruthen, und es sind Untiefen vorhanden bei Schnakenburg, Vietz, Möthlich, am Gorlebenschen Werder, bei Unbesanten, am untern Ende des Alaunberges und bei dem Baartzer und Gaartzer Werder.

Digitized by Google

Bei Lenzen und Schnakenburg sind Pegel.

Das Königreich Preußen hat bei einer Gesammtuferlänge, innerhalb der Regierungsbezirke Merseburg, Magdeburg und Potsdam, von **175314** Ruthen, noch **14740** Ruthen abbrüchige Ufer; sie betragen also **0,0840** der Uferlänge. Buhnen sind vorhanden **1712** Stück und **4820** Ruthen Uferdeckwerke.

Schiffmühlen sind auf der Elbe in den beiden Regierungsbezirken Magdeburg und Potsdam **37**, welche nicht, wie im Merseburger Regierungsbezirke, numerirt sind.

Die Elbe im Königreiche Hannover hat auf dem linken Ufer, von der königlich preußischen Grenze oberhalb Schnakenburg bis zur Diffluenz der Norder- und Süder-Elbe, exlc. des großherzoglich mecklenburgschen Vorwerks Kaltenhof, eine Länge von **35761** Ruthen; auf dem rechten Ufer, zwischen den großherzoglich mecklenburgschen Aemtern Dömitz und Boitzenburg, **11419** Ruthen. Gegenüber auf dem rechten Ufer grenzt zunächst das großherzoglich mecklenburgsche Amt Dömitz, dessen Uferlänge rechts **2583** Ruthen, auf der linken Seite längs Kaltenhof **432** Ruthen beträgt.

Die Löcknitz bildet auf dem rechten Ufer die Grenze mit dem Königreiche Preußen, von wo ab bis zur königlich hannöverschen Grenze bei Junker-Wehningen, ein Gefälle in der Elbe von 5′ 6″ 2‴, also ein relatives Gefälle von 2,56 Zolle auf **100** Ruthen vorhanden ist.

Die Dove-Elbe bildet den Eingang zum schiffbaren Eldeflusse, der zugleich Binnen-Deichs einen geräumigen Winterhafen abgiebt.

Der linkseitige, **19** Fuß über dem Nullpunkte des Dammnatzer Pegels liegende, Deich fängt beim Alaunsberge an, zieht in verschiedenen Entfernungen vom Ufer dem Strome entlang, und schließt sich an die Jasebeckschen Anhöhen; die rechtseitigen, Wendisch-Wehningschen Anhöhen bilden dort die Grenze des Hochwasserprofils.

Die Strombreite bei Dömitz ist sehr bedeutend, und es werden durch die daselbst befindlichen Inseln, Stromtheilungen mit Untiefen im Fahrwasser erzeugt.

Am großherzoglich mecklenburgschen Ufer, an der Löcknitzmündung, desgleichen bei Broda und oberhalb der Grenze bei Wendisch-Wehningen, ferner am linken Ufer bei Kaltenhof, sodann an diesem Ufer, hannöverschen Antheils bei Damnatz, befinden sich Buhnen und Deckwerke, dagegen sind Uferabbrüche unterhalb der königl. preuß. Grenze, bei Dömitz und am Mittelwerder.

Bei Broda, woselbst ein Theil des dortigen Steinhegers im Jahre **1842** weggeräumt worden, befindet sich ein Pegel.

Von der untern Grenze des großherzoglich mecklenburgschen Amtes Dömitz, bis zur obern Grenze des großherzoglich mecklenburgschen Amtes Boitzenburg, gehören beide Ufer zum Königreiche Hannover.

Digitized by Google

Der rechtseitige Deich fängt bei den Junker-Wehningschen an, zieht sich mit einigen Unterbrechungen, durch Sanddünen, bis zur Boitzenburger Niederung und sodann etwas aufwärts des Suhdeflusses, welcher bei Gothmann in die Elbe mündet. Auf dem linken Ufer bei den Penkesitzer Dünen, schließt sich diesen ein Deich an, welcher tief landeinwärts nach der Stadt Dannenberg sich hinzieht.

Vom Städtchen Hitzacker, woselbst die Jetze in die Elbe fließt, bis Bleckede, bilden Anhöhen die Grenze des Fluthprofils, welche, Darchau gegenüber, vom Thale des Kateminer Baches durchschnitten werden.

Von Bleckede abwärts fangen die Deiche an, welche von hier ab ununterbrochen längs dem ganzen untern Elbstrome sich ausdehnen.

Die Normalbreite wird für die Elbe in der Gegend von Hitzacker zu 89 Ruthen rhl. angenommen.

Die Ufer längs dieser Stromstrecke sind bei den Wehningschen und Bohnenburgschen Deichen, am Penkesitzer Ufer, bei Wussegel, am Raffatzer Werder, längs der Hitzackerschen Weide, vor Hitzacker, bei Brandstade und Herrenhof, oberhalb Prievelack, am Vorlande bei der Parchauschen Windmühle, am Gaarger und Viehler Vorlande, am Stiepelsenschen Deiche und vor den Kempter Wiesen mit Buhnen und Deckwerken versehen.

Stromtheilungen sind durch den Anschluß der Inseln bei Bittor, Prievelack und Glinitz, des Gaarger Werders, ferner einer Insel dem Waldkruge gegenüber, desgleichen am Wendisch-Thuner Vorlande, und durch den Anschluß des Georgswerders bei Bleckede beseitigt; dagegen sind deren noch vorhanden beim Strachauer-, Auguſt- und Drethener-Werder, bei den Inseln am Kateminer Bache und bei Stiepelse.

Untiefen finden sich vor: unterhalb der mecklenburgschen Grenze bei Bohnenburg, an der Strachauer Deichecke, bei Wussegel, bei Tiesmesland, Popelau, oberhalb Stiepelse und beim Kaninchenwerder.

Beim Vorwerk Banke ist ein Pegel.

Uferabbrüche sind namentlich noch am Jasebeckschen und Wehningschen Ufer, an der Wussegelsche Weide, am Raffatzer-, Strachauer- und Walmsburger-Werder, an der Popelauer Deichecke und an den Klemptnerwiesen.

Die Elbe im Königreiche Hannover und Großherzogthume Meklenburg, Amt Boitzenburg, hat eine Uferlänge längs dem Amte Boitzenburg auf der rechten Seite des Elbstromes von 3188 Ruthen.

Auf dem linken königl. hannöverschen Ufer begrenzen die Deiche das Hochwasserprofil, auf dem rechten Ufer wird solches durch die vereinigten Elb- und Suhdedeiche abgeschlossen. Bei der Mündung des, mit einem Hafen versehenen Boitzeflusses treten die Boitzenburger

Digitized by Google

Anhöhen an den Strom, welche bei der Grenze mit dem Herzogthume Lauenburg bis zum Hochwasser der Elbe sich verflachen.

Die rechtseitigen Ufer, welche meistentheils in der Concave liegen, sind theilweise mit Buhnen gedeckt, und es finden größere Uferabbrüche nur unterhalb des Augrabens statt, woselbst die Strombreite **110** Ruthen ist. Am linken hannöverschen Ufer sind, bei Wendewisch und Barförde, Deckwerke vorhanden.

Stromtheilungen sind beim Vierwerder und Wendewischer Werder, welche zuweilen durch ein Sandfeld verbunden sind, und Untiefen: bei der Boitzenburgschen Marsch.

In den beiden zum Großherzogthume Mecklenburg gehörigen Aemtern Dömitz und Boitzenburg, deren Elbuferlänge zusammen **6203** Ruthen beträgt, sind **18** Buhnen und **822** Ruthen Deckwerke vorhanden. Der Uferabbruch ist **1407** Ruthen und beträgt von der ganzen Länge des Ufers **0,2268**.

Die Elbe im Königreiche Hannover und im Herzogthume Lauenburg erstreckt sich von der Grenze des Großherzogthums Mecklenburg bis zur Enklave Geesthacht, und von da bis zu den Vierlanden in einer Längenausdehnung von **5936** Ruthen.

Auf dem linken königlich hannöverschen Ufer treten die durch Deckwerke, Buhnen und Steinpempen bei Sassendorf, Hohnsdorf und Artlenburg gesicherten Deiche nahe an den Strom, denen die größtentheils bewaldeten Anhöhen von Lauenburg bis Krümmel gegenüberliegen und das Hochwasser bei Lauenburg auf **70** Ruthen, beim Artlenburgschen Flügeldeiche auf **106** Ruthen, und bei Avensdorf auf **130** Ruthen begrenzen.

Oberhalb Lauenburg ist der Stecknitzfluß, dessen Mündung bis zur ersten Schleuße als Winterhafen benutzt wird.

Bei Artlenburg und Tesperhude theilen flache und schmale Mittelfelder den Strom, welcher in der Gegend bei Artlenburg Untiefen zeigt.

Uferabbrüche sind am königlich hannöverschen Ufer bei Avendorf, Tesperhude und am Tesperwerder, am herzoglich lauenburgschen Ufer unterhalb der großherzoglich mecklenburgschen Grenze.

Bei Hohnstorf, Artlenburg und Lauenburg sind Pegel.

Das Herzogthum Lauenburg hat bei einer Uferlänge von **5936** Ruthen eine Buhne, auch **420** Ruthen Uferabbruch, welcher mithin **0,0707** der ganzen Uferlänge beträgt.

Die Elbe im Königreiche Hannover und den Gebieten der freien Städte Hamburg und Lübeck erstreckt sich längs der Enklave Geesthacht und den Vierlanden bis zur Theilung der Norder- und Süder-Elbe in einer Länge von **6273** Ruthen rhl.

Die auf herzoglich lauenburgschen Gebiete sich hinziehenden, meistentheils bewachsenen Anhöhen, gehen unterhalb Krümmel in sandige

Digitized by Google

Dünen über, welche abwärts des Dorfes Geesthacht dicht an das Ufer treten und hier auf einer Strecke stark in Abbruch liegen; sodann verflachen sich die Ufer wieder am sogenannten schwarzen Ufer längs der Besenforster Wiesen, und die dortige Niederung ist der Ueberschwemmung ausgesetzt.

Bei Altengamme tritt der Haupt-Elbedeich dicht an das, mit Deckwerken und Steinpempen versehene Ufer, zieht abwärts bis unterhalb Gauert eine Strecke längs dem Ufer der Norder-Elbe, wo er sodann landeinwärts den Polderdeichen der Vierlande sich anschließt.

Der gegenüberliegende hannöversche Elbdeich wird beim Einflusse der Ilmenau und Seeve in seinem Zusammenhange unterbrochen und durch die beiderseitigen Deiche wird das Hochwasserprofil in sehr ungleichen Weiten begrenzt, von denen die bei Sülzwerder und Oelkersort, zu **109** und **100** Ruthen rhl., die geringsten sind.

Bei der Grenze des Herzogthums Lauenburg mit dem Hamburg-Lübeckschen Gebiete, hat der Strom eine Breite von **160** Ruthen, innerhalb welcher zunächst drei Inseln oberhalb Geesthacht und sodann weiter abwärts eine größere Insel belegen sind, welche Stromtheilungen bilden, in denen die Tiefe des Fahrwassers, im Vergleich zu den übrigen naheliegenden Stromstrecken sich sehr verringert.

Außer dem bereits erwähnten Abbruche an den Geesthachter Dünen sind auch die Inseln und übrigen Ufer dieser Stromstrecke sehr im Stromangriffe.

Zum Schutze der Deiche sind von der Schwinder Bucht abwärts bei Schwinde, Elbsdorf, Drennhausen, Laßrönne, Hoopte, Fliegenberg, Wuhlenburg und Over Deckwerke, Buhnen und Steinpempen an beiden Ufern vorhanden, und am rechten Ufer sind Einschränkungsbuhnen bei der Warwisch angelegt worden.

Längs den, **47180** Ruthen langen Elbufern im Königreiche Hannover von der königlich preußischen Grenze abwärts bis zur Theilung der Elbe bei der Bunthäuser Spitze, sind **230** Stück Buhnen und **3641** Ruthen Deckwerke vorhanden. Der Uferabbruch ist **6436** Ruthen und beträgt demnach **0,1362** der ganzen Uferlänge.

Vom Theilungspunkte der Elbe, in die Norder- und Süder-Elbe, bis zum Ausflusse in die Nordsee beträgt ihre Länge noch etwa **16½** Meilen. Die Süderelbe vereinigt sich in ihrem Hauptarme, dessen unterster Theil den Namen Köhlbrand führt, mit der Norderelbe gerade vor Altona, nachdem sie mehrere Nebenarme abgegeben hat, und die gesammte Wassermasse des Stroms ist erst einige Meilen unterhalb Hamburg wieder in einem ungetheilten Strombette völlig vereinigt.

In der Norder- und Süder-Elbe haben in neuerer Zeit bedeutende Anlagen zur Verbesserung des Fahrwassers stattgefunden und

Digitized by Google

zwar in der Norder-Elbe durch 22 und in der Süderelbe durch 36 Buhnen.

Bei Hamburg befinden sich verschiedene Häfen für Strom- und Seeschiffe.

Beim Niederhafen befindet sich der Haupt-Pegel, dessen Nullpunkt mit der ordinairen oder mittleren Ebbe zu Hamburg in gleicher Höhe liegt.

Die geringste Tiefe ward in der Norder-Elbe 30 Zoll unter der ordinairen Ebbe, und beider Hafen gefunden.

Das Hochwasserprofil derselben ist bei dem Spadenlander Deiche, an der engsten Stelle 85 Ruthen rhl. und die angenommene Normalbreite stromabwärts zunehmend 45 bis 54 Ruthen rhl.

In der Süder-Elbe, welche beim Neuländer Werder im Hochwasserprofile 118 Ruthen rhl. breit ist, wurde die geringste Tiefe, in der Strecke vom Theilungspunkte bei der Bunthäuser Spitze, bis Harburg $4^1/_2$ Fuß bei ordinairer Ebbe gefunden.

Bei Harburg mündet die Seve durch 2 Schleußen, und es befindet sich dort ein Außenhafen und ein Binnenhafen.

Die geringste im Köhlbrand gefundene Tiefe betrug $5^1/_4$ Fuß bei ordinairer Ebbe.

Nahe unterhalb Hamburg ist die Grenze des zum Königreiche Dänemark gehörigen Herzogthums Holstein, und das rechte Ufer mit den an demselben liegenden Häfen bei Altona, Glückstadt und Brunsbüttel gehört von da ab, bis zur Mündung, ununterbrochen diesem Staate.

Das linke Ufer des Hauptstromes ist bis zum Neßhaken, der untern Spitze des Finkenwerders, hamburgisch, und gehört von diesem Punkte bis zur Grenze des Hamburgischen Amtes Ritzebüttel, zum Königreiche Hannover. — An demselben befinden sich zu Brunshausen, Freiburg und Otterndorf Häfen.

Der Unterschied zwischen ordinair Hochwasser und ordinair Niedrigwasser beträgt bei Hamburg 6′ 8″, bei Schulau 8′ 3″ und bei Curhaven 9′ 9″; dagegen betrug die höchste bekannte Sturmfluth im Jahre 1825, in der Nacht vom 3. zum 4. Februar bei Curhafen 22 Fuß über Null, und bei Hamburg 20′ 5″ über Null.

Die Fluthprofile haben von Schulau abwärts folgende Weiten: bei Cranz 535 rhl. Ruthen, bei Twielenfleth 974 rhl. Ruthen, bei Elsfleth 1217 rhl. Ruthen, oberhalb Freiburg 973 rhl. Ruthen und oberhalb Otterndorf 2555 rhl. Ruthen.

Die Strombreite ist sehr verschieden, bei Freiburg 681 rhl. Ruthen und bei Brunsbüttel 973 rhl. Ruthen.

Von Neßhaken bis Schulau ist der Strom durch mehrere Inseln getheilt, und es sind in dieser Gegend 2 untiefe Stellen, der

Digitized by Google

Blankeneſer Sand und der Schulauer Sand, auf welchen bei ordinairer Ebbe die Waſſertiefe reſp. 7 Fuß und 9 Fuß gepeilt wurde.

Zuflüſſe dieſer Stromſtrecke ſind die Eſte, Lühe, Schwinge, Oſte und der Medemfluß bei Otterndorf am linken, und am rechten Ufer die Pinnau, Krückau, Stör.

In der unterhalb Otterndorf folgenden Konkave liegt der der Stadt Hamburg gehörige Hafen Curhaven.

Von Seiten der Stadt Hamburg werden vom Hamburger Hafen bis in das Meer die zur Bezeichnung des Fahrwaſſers dienenden Tonnen und Bojen, 2 kleine Leuchtſchiffe bei Schulau, 2 größere an der Mündung, 3 Leuchtthürme im Amte Ritzebüttel und verſchiedene Baaken unterhalten.

Zuſammenſtellung einiger Zahlenverhältniſſe.

Landesbezeichnung.	Zuflüſſe am linken Ufer.	Zuflüſſe am rechten Ufer.	Inſeln und Mittelgründe.	Stromſchnellen.	Pegel.	Brücken.	Schiffmühlen.	Fähren.	Hafenorte.
Königreich Böhmen	4	2	15	7	..	1	12	10	..
Königreich Sachſen	14	10	13	..	8	4	20	13	11
Königreich Preußen Reg. Bezirk Merſeburg	1	4	8	..	3	2	52	4	1
Herzogthum Anhalt	2	5	1	..	1	1	..	2	2
Königreich Preußen Reg. Bez.=Magdeburg, Potsdam	4	5	18	..	4	1	31	15	4
Königreich Preußen / Königreich Hannover	2	..	..	..	2	..	..	3	..
Königreich Hannover / Großherzogth. Mecklenburg	..	1	1	..	1	..	..	1	..
Königreich Hannover	3	..	4	..	1	..	..	1	..
Königreich Hannover / Großherzogth. Mecklenburg	..	3	3	..	..	..	..	1	1
Königreich Hannover / Herzogth. Lauenburg. / Freie Stadt Hamburg u. Lübeck	5	1	11	..	5	..	..	3	1
Alſo von Melnik bis Diffluenz der Norder= und Süder=Elbe	35	31	77	7	25	9	121	53	20

Digitized by Google

Statistische Uebersicht der Uferabbrüche, Buhnen u. s. w.

Name der Uferstaaten.	Uferabbruch.	Uferschädigung.	Buhnen.	Deckwerke.
	Rth.	Rth.		Rth.
1. Königreich Böhmen:				
Auf d. l. Ufer v. Melnik b. z. K. S. Gr.	...	...	9	16
Auf d. rechten Ufer b. z. K. S. Grenze	...	...	6	5
Sa.	...	...	15	21 Stück
2. Königreich Sachsen:				
Auf d. linken Ufer b. z. K. Pr. Grenze	144	2098	126	4956
Auf d. rechten Ufer b. z. K. Pr. Grenze	778	3502	163	4436
Sa.	922	5591	289	9392
3. Königreich Preußen:				
Auf dem linken Ufer	7883	650	771	1686
Auf dem rechten Ufer	6857	975	941	3134
Sa.	14740	1625	1712	4820
4. Herzogthum Anhalt-Bernburg:				
Auf dem rechten Ufer	1160	...	40	80
Sa.	1160	...	40	80
5. Herzogthum Anhalt-Dessau:				
Auf dem linken Ufer	400	85	173	...
Auf dem rechten Ufer	420	900	77	...
Sa.	820	985	250	...
6. Herzogthum Anhalt-Cöthen:				
Auf dem linken Ufer	...	...	2	...
Auf dem rechten Ufer.	...	300	29	200
Sa.	...	300	31	200
7. Königreich Hannover:				
Auf dem linken Ufer	4339	2488	160	2425
Auf dem rechten Ufer.	2097	...	70	1216
Sa.	6436	2488	230	3641
8. Großherzogth. Mecklenburg:				
Auf dem linken Ufer	...	...	2	370
Auf dem rechten Ufer.	1407	133	16	452
Sa.	1407	133	18	822
9. Herzogthum Lauenburg:				
Auf dem rechten Ufer.	420	920	1	...
Sa.	420	920	1	...
10. Freie Städte Hamburg u. Lübeck:				
Auf dem rechten Ufer.	767	484	25	1223
Sa.	767	484	25	1223

Digitized by Google

Nachweisung

der Elb-Uferlängen innerhalb und längs der einzelnen Uferstaaten von Melnik bis zur Diffluenz der Norder- und Süder-Elbe bei Ort Kathen.

Namen der Uferstaaten ꝛc.	am linken Ufer.	am rechten Ufer.	an beiden Ufern.
	rhl. Rth.	rhl. Rth.	rhl. Rth.
1. Königreich Böhmen:			
von Melnik bis zur königl. sächsischen Grenze	26848	27735	54583
2. Königreich Sachsen:			
von der kaiserlich österr. Grenze b. z. k. pr. Grenze	31944	31057	63001
3. Königreich Preußen:			
von der königlich sächs. Grenze bis zur herzoglich anhalt. Grenze und von da bis zum Königreich Hannover und Großherzogthum Mecklenburg	87690	87624	175314
4. Herzogthum Anhalt-Bernburg:			
von der königl. preuß. Grenze bis zur herzogl. anhalt-cöthenschen Grenze	...	7351	7351
5. Herzogthum Anhalt-Dessau:			
von der königl. preuß. Grenze bis eben dahin auf dem linken Ufer und von herzogl. cöthenscher Grenze bis zur königl. preuß. Grenze auf dem rechten Ufer	11133	5817	16950
6. Herzogthum Anhalt-Cöthen:			
von der herzogl. anhalt-bernburg. Grenze bis zur herzogl. anhalt-dessauischen Grenze incl. Dorenburg und schwarzes Land	154	4979	5133
7. Königreich Hannover:			
von der k. pr. Grenze bis Ort Kathen gegenüber excl. Amt Kaltenhof und auf dem rechten Ufer zwischen großherz. mecklenburgischer Grenze	35761	11419	47180
8. Großherzogthum Mecklenburg:			
von der königlich preuß. Grenze bis zur königlich hannöverschen Grenze und von da bis zur herzoglich lauenburgschen Grenze incl. Kaltenhof auf dem linken Ufer	432	5771	6203
9. Herzogthum Lauenburg:			
von der großherzogl. mecklenburgisch. Grenze bis Enclave Geesthacht und von da bis zum hamburg-lübecker Gebiete	...	5936	5936
10. Freie Städte Hamburg u. Lübeck:			
von der herzoglich lauenburg. Grenze bis eben dahin und längs der Vierlande bis Ort Kathen	...	6273	6273
Summa	193962	193962	387924

Digitized by Google

Uebersicht

der den einzelnen Uferstaaten zugehörigen Uferlängen im Verhältniß zu den stattfindenden Uferabbrüchen.

Namen der Uferstaaten.	Uferlänge in rhl. Rth.	Uferabbruch in rhl. Rth.	Demnach beträgt der Uferabbruch von der ganzen Uferlänge.
1. Königreich Böhmen	54583	....	....
2. Königreich Sachsen	63001	922	0,0146
3. Königreich Preußen	175314	14740	0,0840
4. Herzogthum Anhalt-Bernburg	7351	1160	0,1578
5. Herzogthum Anhalt-Dessau	16950	820	0,0483
6. Herzogthum Anhalt-Cöthen	5133	....	0,0000
7. Königreich Hannover	47180	6436	0,1364
8. Großherzogthum Mecklenburg	6203	1407	0,2268
9. Herzogthum Lauenburg	5936	420	0,0707
10. Freie Städte Hamburg und Lübeck	6273	767	0,1222
Summa:	387924	26672	

Die Länge des Elbstroms vom Zuflusse der Moldau bei Melnik bis zur Theilung der Norder- und Süder-Elbe unterhalb Ort Kathen ist also:

$\frac{387924}{2}$ = **193962 Ruthen = 96,98 Meilen.**

Die Länge des Elbstroms von dieser Theilung bis zur Mündung bei dem hamburgischen Amte Ritzebüttel beträgt noch circa **16 1/2 Meilen.**

Demnach Gesammtlänge des schiffbaren Elbstromes von Melnik bis Curhaven = 96,98 + 16,50 = **113,48 Meilen.**

Vergleichung der Maaße.

Es schien nothwendig, die nach dem gesetzlichen Maaße jedes einzelnen Uferstaates angegebenen Längen, auf ein einziges Längenmaaß zurück zu führen, und es ist hierzu das rheinländische oder preußische Maaß gewählt worden, weil es für die größere Abtheilung des Stromes ohnehin schon seine Anwendung findet. Diesen Reduktionen liegen folgende Verhältnißzahlen, nach dem alten pariser Fuße zum Grunde; nämlich:

für 1 wiener Fuß = 1/6 Klftr. = 140,127 pariser Linien,
" 1 dresdner Fuß = 1/2 Elle = 1/16 Ruthe = 125,568 pariser Linien.
" 1 hannöverschen Fuß = 1/16 Ruthe = 129,484 pariser Linien,
" 1 lübecker Fuß = 1/16 Ruthe = 129,000 pariser Linien,
" 1 hamburger Fuß = 1/16 Ruthe = 127,000 pariser Linien,
" 1 rheinl. od. preuß. Fuß = 1/12 Ruthe = 139,130 pariser Linien.

Digitized by Google

Allgemein-geographische Beschreibung des Stromgebietes der Elbe.

Die Elbe berührt auf ihrem Laufe folgende Länder: Böhmen, Sachsen, Preußen, Anhalt, Hannover, Mecklenburg, Lauenburg, Hamburg und Holstein.

Der Flächenraum des Stromgebietes der Elbe beträgt 2650 □Meilen, bewohnt von fast 9 Millionen Menschen.

Die Länge des schiffbaren Elbstromes beträgt 113,48 Meilen. Die ganze Länge ca. 153 Meilen.

Die Elbe mündet in die Nordsee zwischen dem hamburger Orte Curhafen und dem holsteinischen Dorfe Nordhusen.

Uebersicht der an dem Elbstrome gelegenen bemerkenswerthen Orte.

Im Königreiche Böhmen:
Hohenelbe.
Arnau.
Jaromirz.
Josephstadt.
Königingrätz.
Pardubitz.
Przelautsch.
Kollin.
Podiebrad.
Nimburg.
Brandeis.
Melnik, r.
Wegstädtl, r.
Raudnitz, l.
Theresienstadt, l.
Leitmeritz, r.
Lobositz, l.
Außig, l.
Tetschen, r.

Im Königreiche Sachsen:
Schandau, r.
Königstein, l.
Rathen, r. u. l.
Wehlen, r.
Pirna, l.
Pillnitz, r.
Dresden, r. u. l.
Kötzschenbroda, r.
Meißen, l.
Riesa, l.
Strehla, l.
Lorenzkirch, r.

Im Königreiche Preußen, Provinz Sachsen:
Mühlberg, r.
Belgern, l.
Torgau, l.
— Prettin, r.
— Dommitzsch, l.
Pretzsch, l.
Wittenberg, r.

In dem Herzogth. Anhalt:
Coswig, r. A.-B.
— Wörlitz, l. A.-D.
Roßlau, r. A.-C.
— Dessau, l.

Im Königreiche Preußen:
Aken, l.
Barby, l.
Schönebeck, l.
Magdeburg.
— Burg, r.
Rogätz, l.
— Jerichow, r.

Digitized by Google

Tangermünde, l.
Arneburg, l.
Sandau, r.
Havelberg, r.
— Werben, l.
Wittenberge, r.
— Lenzen, r.

Im Königreiche Hannover:
Schnackenburg, l.
Hitzacker, l.
Bleckede, l.

Im Großherzogthum Mecklenbrg.-Schwerin:
Dömitz, r.
Boitzenburg, r.

Im Königreiche Hannover:
Artlenburg, l.
Harburg, l.
Stade, l.
— Freiburg, l.
— Neuhaus, l.
— Otterndorf, l.
Curhafen, l.

Im Herzogthum Lauenburg:
Lauenburg, r.
Die Vierlande, r.
Zu Hamburg:
Hamburg, r.

Im Herzogthum Holstein:
Altona, r.
Glückstadt, r.

Zuflüsse der Elbe und die an denselben gelegenen Orte im **Königreich Böhmen.**

L. 1. Die Aupa. Quelle der großen Aupa zwischen der Schneekoppe und dem Brunnenberge auf einer Hochfläche, sie eilt von da in den grotesk-schauerlichen Aupengrund, wo sie den malerischen Aupefall bildet, fließt dann einige hundert Schritt unter der Erde und nimmt dann die von der schwarzen Koppe des Forstkammes kommende kleine Aupe auf. Orte an derselben: Stadt-Freiheit, Trautenau. Mündung bei Jaromirz. Ihr Thal gehört zu den schönsten Partieen des Riesengebirges.

L. 2. Die Meta. Q. im Ueberschaargebirge in der Nähe von Schömberg. O.: Nachod, Neustadt. M. bei Josephstadt.

L. 3. Der **Adler.** Dieser Fluß entsteht aus der Vereinigung des wilden und stillen Adlers bei Tinischt. Der wilde Adler kommt von den Seefeldern unter der Mense; d. stille Adler hat die Quelle auf dem Gebirge bei Geulich. M. bei Königingrätz.

L. 4. Die Mautenbach. Q. bei Hohenmaut. M. bei Pardubitz.

L. 5. Die Chrudimka. Q. an den waldigen Bergen bei Geraletz. O.: Chrudim. M. bei Sezenitz oberhalb Pardubitz.

L. 6. Die Bobrawa, vom mährischen Gebirge.

Digitized by Google

R. 7. Die Czidlina. Q. am Taborgebirge bei Lomnitz. M. bei Libitz oberhalb Podiebrad.

L. 8. Die Plianka. Q. oberh. Kaurzim. O.: Kaurzim. M. unterh. Nimburg.

R. 9. Die **Iser.** Dieser Fluß entsteht im Bunzlauer Kreise des Königreichs Böhmen am hohen Isergebirge auf der Herrschaft Friedland, und zwar aus der unter dem Keulichten Buchberge stattfindenden Vereinigung der Großen und der Kleinen Iser. Die große Iser bildet sich aus mehreren Bächen unter dem Wohlischen Kamme, am Dreßlerberge und dem Keulichten Stein, fließt südlich zwischen dem hohen und mittlern Iserkamme und bildet auf diesem Wege die Grenze zwischen Böhmen und Preußisch-Schlesien. Die kleine Iser hat ihre Q. am Hinterberge des Iserkammes.

Orte an der Iser: Hochstadt, Turnau, Jung-Bunzlau, Benatek. M.: oberh. Alt-Bunzlau.

L. 10. Die **Moldau.** Dies ist der eigentliche Hauptfluß Böhmens; er übertrifft hier die Elbe bei Weitem an Länge, Flußgebiet und Wassermenge. Während die Elbe bis Melnik 34 Meilen lang ist, mißt die Moldau 58 M. und hat 586 □M. Flußgebiet, wogegen die Elbe bis zur Moldau-Mündung nur 270 □M. zählt.

Q. der Moldau: am Schwarzberge des Böhmerwaldes, nahe der bayerschen Grenze, im böhmer Kreise Prachin; — wird bei Hohenfurt flößbar, auch für Kähne schiffbar.

Orte an der Moldau: Ober-Plan, Rosenberg, Krummau, Budweis, Moldau-Teyn, Prag. M. bei Melnik.

Zuflüsse der Moldau:

r. 1. Die Luschnitz. O.: die Lainsitz im Viert. ob. d. Manhardtsberge, Vereinigung der Quellen bei Gmünd. — Orte: Weitra, Gmünd, Wessely, Sabieslau, Tabor, Bechin. M. bei Moldau-Teyn.

r. a) die Nescharka. Q. an der mähr. Grenze. O.: Kamenitz, Neuhaus. M. bei Wessely.

l. 2. Die Wottawa. Q. am Böhmerwald zwischen dem Rachel-

Digitized by Google

und Spitzberge. O.: Schüttenhofen, Horazdiowiz, Strakonitz, Pisek. M. unterh. Pisek.

r. a) die Wolnika. O. am Böhmerwald. O.: Winterberg, Wolin. M. bei Strakonitz.

r. b) die Planitz. O. am Schremerberge. O.: Prachalitz, Wodnian. M. oberh. Pisek.

l. c) die Wlzawa (mit der Lomnitz). O.: Brzesnitz (a. d. Lomnitz: Blatna, Mirotitz).

r. 3. Die Sazawa hat ihren Quellbezirk in der Mitte des böhmisch-mährischen Scheidegebirges oberh. Deutschbrod in Böhmen. O.: Przymysl, Deutschbrod. M. $1^1/_2$ M. oberh. der Beraun.

l. a) die Zelinka (m. l. d. Tenawka). O.: Pilgram.

l. b) die Blanitz. O.: Jungwoschitz.

l. 4. Die Beraunka (Beraun). O. am Ostabhange des Böhmerwaldes, heißt anfänglich Mies; erst nachdem sie die von dem Freibauergebiete kommende und durch die Radbuza verstärkte Brandlanka bei Pilsen aufgenommen hat, heißt der Fluß Beraun. — Orte an der Beraun: Tachau, Mies, Pilsen, Beraun, Budnian.

r. a) die Kladrau. O. an d. 7 Bergen. O.: Kladrau. M. bei Mies.

r. b) die Bradlanka. O. am Böhmerwald. O.: Klattau, Przestitz.

l. α) die Radbuza. O. am Böhmerwald. O.: Hostau, Teinitz.

r. c) die Bratawa. O. bei Planitz. O.: Nepomuk.

l. d) die Strzela. Orte: Tresing, Luditz.

l. e) die Gelben. Ort: Rakonitz.

r. f) die Littawka. Ort: Przibram.

l. 11. Die **Eger**. O. am Kattenbuch, nahe am Schneeberge des Fichtelgebirges in Bayern, sie verläßt Bayern unweit Hohenberg und setzt ihren Lauf in Böhmen fort.

Orte a. d. Eger: Eger, Falkenau, Elnbogen, Carlsbad (etwas entfernt), Kaaden, Saatz, Laun, Budin. M. bei Theresienstadt.

Zuflüsse links: Zwoda, Wistritz, Saa; rechts: Rosla, Wondra, Tepl, Au und Goldbach.

l. 12. Die Biela. O. am Erzgebirge im Saatzer Kreise. Orte: Brüx, Bilin (Nahe: Teplitz mit Schönau). M. bei Aussig.

Digitized by Google

R. 13. Die Polzen oder Pulsnitz. Q. am Lausitzer Gebirge. O.: Bömisch-Leipa. M. bei Tetschen.

R. 14. Die Kamnitz. O.: Kamnitz. M. bei Herneskretschen.

Zuflüsse der Elbe und die an denselben gelegenen Orte im **Königreich Sachsen.**

R. 15. Die Kirnitzsch. Q. bei Schönborn in der Herrschaft Rumburg. M. bei Schandau.

R. 16. Die Sebnitz. Q. in der Herrschaft Hainspach. Ort: Sebnitz. M. unterh. Schandau.

L. 17. Die Cunnersdorfer- und die Hammer- oder Biela-Bach (Königsteiner Flöße).

L. 18. Die Gottleuba (mit der von Liebstadt kommenden Seidewitz). Q. am Schönwalder Sattelberge in Böhmen. Orte: Gottleuba, Berggieshübel. M. bei Pirna.

R. 19. Die Weesenitz. Q. am Falkenberge des Lausitzer Gebirges. O.: Bischofswerda, Stolpen. M. unterh. Pirna.

L. 20. Die Müglitz. Q. am Erzgebirge in Böhmen. Orte: Lauenstein, Bärenstein, Glashütte, Weesenstein, Dohna. M. unterh. Pirna.

L. 21. Die Weisseritz aus der rothen W. (Q. bei Altenberg) und wilden Weißeritz (Q. am Erzgebirge), die sich bei Tharand (Hainsberg) vereinigen. O.: Dippoldiswalde, Rabenau, Tharand. M. bei Dresden.

Die übrigen der Elbe in Sachsen zufließenden Gewässer, als: r. die Prießnitz, l. die Triebisch, die Ketzerbach, die Jahna, die Döllnitz ꝛc. sind nur unbedeutend.

Im Königreich Sachsen selbst hat die Elbe überhaupt: **14** Zuflüsse am linken Ufer, **10** Zuflüsse am rechten Ufer; ferner: **13** kleine Inseln oder Mittelfelder, **8** Pegel, **4** Brücken, **20** Schiffmühlen, **13** Fähren und **11** Hafenorte.

Zuflüsse der Elbe in der preußischen Provinz Sachsen
(von Mühlberg bis Wittenberg).

R. 22. Die schwarze Elster. Q.: Sibyllenstein östl v. Pulsnitz. Orte: Elstra, Kamenz (Königr. Sachsen), Ruhland,

Digitized by Google

Elsterwerda, Liebnewerda, Uebigau, Herzberg, Schweinitz. M. oberh. Wittenberg. — Zuflüsse: weiße Elster bei Wittichenau, Pulsnitz (woran Pulsnitz und Königsbrück [Königr. Sachsen] liegen) bei Elsterwerda, Röder (woran Radeberg, Radeburg, Großenhain [Königr. Sachsen] und Annaburg liegen), die kleine Elster unterhalb Liebenwerda. Sie ist durch den Grödeler Floßgraben mit der Elbe verbunden.

Zuflüsse der Elbe im Herzogthum Anhalt.

L. 23. Die **Mulde**. Dieser ansehnliche Fluß, welcher nächst der Elbe Sachsens größter Fluß ist, entsteht durch die Vereinigung:

a. der Freiberger oder östlichen Mulde mit

b. der Zwickauer oder westlichen Mulde,

welche ½ Meile nördl. von Colditz im Königreich Sachsen zusammenfließen. M. bei Dessau.

Orte an der vereinigten Mulde: Grimma, Wurzen, (Königr. Sachsen), Eilenburg, Düben, Bitterfeld, Raguhn, Dessau.

An der Freiberger Mulde (Q. am Erzgebirge in Böhmen) liegen: Freiberg in einiger Entfernung, Siebenlehn, Nossen, Roßwein, Döbeln, Leisnig; es fallen in sie: die Bobritzsch bei Siebenlehn, die Striegis unterhalb Roßwein, und die vom Fichtelberge des Erzgebirges kommende, bei Zschopau, Frankenberg, Mitweida, Waldheim vorbeigehende und durch die Flöha (Q. am Erzgebirge in Böhmen) verstärkte **Zschopau** unterh. Döbeln.

An der Zwickauer Mulde (Q. bei Schöneck im Königr. Sachsen) liegen: Aue (hier mündet das vom Fichtelgeb. kommende Schwarzwasser), Zwickau, Glauchau, Waldenburg, Penig, Wechselburg (hier mündet die Chemnitz berührende Chemnitz), Rochlitz, Colditz.

Digitized by Google

Zuflüsse der Elbe von Acken bis Lenzen.

L. 24. Die **Saale.** Q. am 2606′ hohen Waldstein des Fichtelgebirges 1910′ hoch im bayrischen Kreise Oberfranken. Die Saale ist wegen der auf ihr stattfindenden Schifffahrt einer der wichtigsten Nebenflüsse der Elbe. Sie hat eine Länge von 48 M., und ein Flußgebiet von 370 □ M. Sie geht durch die Fürstenthümer Reuß, Schwarzburg-Rudolstadt, die Herzogthümer Sachsen-Meiningen, Sachsen-Altenburg, das Großherzogthum Sachsen-Weimar, die preußische Provinz Sachsen, und fällt unweit Barby bei dem Dorfe Saalhorn in die Elbe.

Orte an der Saale: Zell bayr., Hof bayr., Hirschberg reuß., Ziegenrück preuß., Saalfeld meining., Rudolstadt schwarzb., Kahla altenb., Jena weimar., Dornburg, Naumburg preuß., Weißenfels preuß., Merseburg preuß., Halle preuß., Wettin preuß., Bernburg anhalt., Kalbe preuß.

Die Saale fließt erst von ihrer Quelle bei Zell nördl. nach Sparneck, nimmt bei Schwarzenbach r. die Lamitz, bei Ober-Kotzau r. die Schwesnitz, über Hof r. die Ober-Regnitz und viele kleine Bäche von beiden Seiten auf. Von Hirschberg, wo sie sich westwärts wendet, macht sie bis Gefell und Lichtenberg die Grenze zwischen Bayern und Reuß. Bei Lichtenberg fällt ihr l. die Selbitz zu, die westl. von Müncheberg entspringt, und gegen N. über Neila fließt. Mit derselben zugleich die thüringische Moschwitz, die östliche Grenze des Thüringer-Waldgebirges bildend. Von da läuft die Saale nordwärts mit vielen kurzen Krümmungen durch ein enges, zum Theil felsiges Thal über Saalburg (reuß.) nach Ziegenrück, und nimmt nicht weit von hier die rechts von Schleiz kommende Wiesenthal auf. Die Saale geht nun westl. bis 1 M. südl. von Saalfeld, und nimmt bis dahin auf:

links die Loquiz mit der Sormitz. Q. am Thüringerwalde; Ort: Leutenberg. Dann

links die Schwarza, Q. am Thüringerwalde zwischen Limbach und Scheibe. M. bei Schwarza.

Digitized by Google

Bei Rudolstadt wendet sich der Lauf der Saale nach Nordwest, und nimmt dann bei Orlamünde (Altenburg)
rechts die Orla, Q. bei Triptis wr. Ort: Neustadt.

Dann berührt die Saale auf ihrem Laufe Kahla (altenb.), betritt bald weimarisches Gebiet und nimmt oberhalb Lobeda r. die Roda (Q. südl. von der Stadt Roda in Altenburg.) auf.

Nun fließt die Saale nordw. über Jena und Dornburg, und zwischen Camburg mening. und Kösen preuß. erhält sie einen großen Zufluß
links, durch die **Ilm,** Q. im höchsten Theile des Thüringerwald-Gebirges zwischen dem Finsterberg und Sachsenstein. Orte: Ilm, Ilmenau, Kranichfeld, Berka, Weimar, Apolda, Sulza. M.: unterhalb Sulza.

Dann empfängt die Saale unterh. Naumburg den bedeutenden Neben- und Hauptfluß Thüringens, u. z.
links, die **Unstrut.** Q.: auf den Höhen des Eichsfeldes unweit Kreuz-Ebra, zwischen Dingelstädt und Heiligenstädt. Orte: Dingelstädt, Mühlhausen, Thamsbrück, Artern (von hier aus schiffbar), Freiburg. M. bei Naumburg.

Zuflüsse der Unstrut:

r. a) die Gera. Q. am Schneekopf des Thüringerwaldes. Orte: Arnstadt schwarzb., Erfurt preuß. M. bei Gebesee.
l. b) die Helbe. Q. am Eichsfelde. M. unterhalb Weißensee.
l. c) die Wipper. Q. in der Nähe der Quelle der Unstrut. Ort: Sondershausen schwarzb. Nach Aufnahme des ebengenannten Nebenflusses durchbricht die Unstrut bei Sachsenburg den Höhenzug der Hainleite und erhält unterh. Artern l. aus der, wegen seiner besondern Fruchtbarkeit „Goldene Aue" genannten Gegend einen beträchtlichen Zufluß, nämlich der vom südl. Fuß des Harzes kommenden, bei Nordhausen durch die Wiede verstärkten Helme.

Von Naumburg geht die nun schiffbare Saale in nordöstl. Richtung fort, bei Weißenfels vorüber und dann, sich mehr nördl. wendend, nach Merseburg und empfängt auf dieser Strecke r. einen Bach von Rippach, r. die Perse von Lützen, l. die Geißel von Mücheln und unterh. Merseburg l. die Laucha von Schaafstädt und Lauchstädt, und r. die Luppe, ein Arm der weißen Elster.

Digitized by Google

Eine halbe Meile oberhalb Halle mündet in die Saale
rechts die weiße Elster. Q. bei Asch in Bayern. Orte: Elster Adorf, Oelsnitz, Plauen sächs., Greitz, Gera reuß., Pegau sächs., Leipzig sächs., Schkeuditz preuß. Die wichtigern Zuflüsse der weißen Elster sind:
r. a) die Pleiße. Q. bei Neumark in Sachsen. Orte: Werdau, Crimmitzschau sächs. M. bei Leipzig.
Nahe westlich von der Pleiße liegt Altenburg.
r. b) die Parthe. Q. bei Lausigk in Sachsen. Orte: Naunhof, Taucha sächs. M. bei Leipzig.

Unter Halle fällt l. in die Saale die Salza, ein Abfluß des nordw. von Halle liegenden salzigen See's, ein schmaler Landstrich trennt letzteren von der süßen See, zusammen 1/2□ M. groß. Nicht weit von hier liegt des hochehrwürdigen Dr. M. Luther Geburtsort Eisleben.

Die Saale läuft von Halle aus in nordw. und nördl. Richtung nach Bernburg und nimmt dort
links die Wipper auf, Q. am w. Harz, Orte: Mannsfeld preuß., Sandersleben anhalt.; verstärkt:
l. a) durch die Eine, Q. bei Harzgerode. M. unterh. Aschersleben preuß.

Bei München-Nienburg, anhalt., unterhalb Bernburg fällt der Saale
links die Bude (Bode), der größte Fluß des Harzes zu; er entspringt als warme Bode am südw. Fuße des Brockens, nicht weit von Oderteich, fließt über Braunlage nach Tanne, nimmt bei der rothen Hütte l. die kalte Bode auf, und geht als große Bode über Rübeland unter der Baumannshöhle vorbei, wo ihr r. die Rap-Bode von Benekenstein zufällt. Hier tritt die Bode in das enge und felsige, gewundene Thal der Roßtrappe, an dessen Eingange ihr r. die Lup-Bode zufällt. Von da geht sie nach NO. an Quedlinburg preuß. vorbei, und nördl. über Oschersleben preuß. Auf dieser Strecke fallen ihr l. zu der Goldbach und die Holzemme (Q. am Brocken), letztere berührt Wernigerode und Halberstadt preuß.

Wie bereits oben gesagt fällt bei Barby die Saale in die Elbe.

Digitized by Google

Fortsetzung, die Zuflüsse der Elbe betr.

R. 25. Die Nuthe. Q. oberhalb Zerbst anhalt. M. bei Barby.

L. 26. Die Sülze. Mündung bei Magdeburg.

R. 27. Die Ehle, von Möckern und Gommern her.

L. 28. Die Ohre. Q. bei Ohrdorf an der preuß. hannöv. Grenze. Sie fließt südöstl. durch die Niederung, der Drömling genannt, über Kalvörde braunschw., Neu-Haldensleben preuß. und Wolmirstädt preuß. der Elbe zu. M. bei Rogätz.

R. 29. Etwas weiter unten steht die Elbe r. mit der sich in die Havel ergießenden Ihle in Verbindung, und eine Meile tiefer noch einmal, wo ein Arm von ihr, die alte Elbe, durch einen Canal mit diesem Flusse und durch den von demselben ausgehenden Plaue'schen Canal mit der Havel in Verbindung steht.

1. Der Plaue'sche Canal, 4½ Meilen lang, 1743—1745 zur Abkürzung der Schifffahrt zwischen Berlin und Magdeburg erbaut, verbindet, von der Ihle gespeist und von der Stremme durchschnitten, die Havel mit der Elbe, die er bei Parey verläßt.

L. 30. Die Tanger. Q. am Burgstädter Forste. M. bei Tangermünde.

R. 31. Die **Havel.** Q. in Mecklenburg-Strelitz, 1 Meile nordw. von Neustrelitz aus dem großen Bodensee, geht und erweitert sich durch (zu) m. a. See'n, wird bei Fürstenberg, mecklenb., schiffbar, macht zum Theil die Grenze zwischen Mecklenburg und Brandenburg, geht durch letztere Provinz, in welcher sie wieder die Grenze gegen die preuß. Provinz Sachsen bildet, erweitert sich bei Spandau, Potsdam und Plaue zu mehren großen See'n und vereinigt sich bei Neuwerken, Werben gegenüber, mit der Elbe. Für den Handel Preußens ist die Havel von hoher Wichtigkeit, da sie auch durch 2. den **Finnow-Canal** mit der Oder in Verbindung steht, nämlich zwischen Liebenwalde und Niederfinnow; er ist 5¼ Meile lang, 35—42′ breit und 1767 beendet. Es ist die Wasserstrecke für die Verbindung von Berlin und Stettin und also auch der Ostsee.

Digitized by Google

Orte an der Havel: Wesenberg mecklenb., Fürstenberg mecklenb., Zehdenik, Liebenwalde, Oranienburg, Spandau, Potsdam, Brandenburg, Pritzerbe, Rathenow, Havelberg preuß.

Wir gedenken hier sogleich der andern Canäle:

3. Der **Ruppiner-Canal**, zwischen der Havel bei Oranienburg und der Rhin, 4¾ Meile lang, 1787 beendet.
4. Der **Friedrich-Wilhelms-Canal** oder Müllroser Graben, verbindet die Spree mit der Oder, geht bei Neubrück aus der Spree über Müllrose, fällt bei Briesekow in die Oder, er ist 3 Meilen lang und wurde im Jahre 1668 vollendet.
5. Der **Haupt-Graben**, 10¾ Meilen lang, dient zur Austrocknung des havelländischen Luchs und ist 1724 beendet worden.

Zuflüsse der Havel:

r. 1. der Rhin (s. o.) mit dem Orte Fehrbellin.
r. 2. die Dosse. O. an der mecklenburg-brandenburger Grenze, fließt gerade gegen Süden über Wittstock, Wusterhausen und Neustadt.
l. 3. die **Spree**, wichtigster Nebenfluß der Havel, hat die O. bei Altgersdorf nahe der sächsisch-böhmischen Grenze, theilt sich in der Lausitz in zwei Arme und geht nach Schlesien, wo bei Spreewitz die beiden Arme sich wieder vereinigen, durchschneidet in vielen Armen den Spreewald [moorig-waldige Niederungen in dem preuß. Kreise Kottbus, Kalau und Lübben, 5 □ M. groß], erweitert sich einige Mal zu beträchtlichen See'n, durchläuft Berlin und ergießt sich bei Spandau in die Havel. Bei Koffenblatt wird sie schiffbar.

Orte an der Spree: Budissin sächs., Spremberg, Kottbus, Lübben, Beeskow, Fürstenwalde, Köpenick, Berlin, Charlottenburg. M. bei Spandau.

Von Spandau aus bildet die Havel, südwärts bis Potsdam gehend, eine Reihe von See'n mit einigen Inseln, unter denen der Pichelsdorfer Werder, die im Sommer des Jahres 1807 plötzlich entstandene Neue Insel, und die von Friedrich Wilhelm III. zu einem reizenden Park umgeschaffene Pfaueninsel besonders zu nennen sind. Bei Potsdam fällt ihr noch links die Nuthe zu, die oberhalb Jüterbogk entspringt, über

Digitized by Google

Luckenwalde, Trebbin und Saarmund fließt und l. die Nieplitz von Belitz und Treuenbriezen aufnimmt.

Fortsetzung, die Zuflüsse der Elbe betreffend.

Nach Aufnahme der Havel wendet die Elbe sich ganz gegen N. W., eine Richtung, die sie auch bis zu ihrer Mündung in die Nordsee beibehält.

R 32. Die Stepnitz. Q.: an der mecklenb.-brandenburg. Grenze. Orte: Mayenburg, Puttlitz, Perleberg. Die Stepnitz wird verstärkt durch die Temnitz von Pritzwalk, und nahe vor ihrer Mündung durch die Karthaune.

L. 33. Die Aland. Q.: dieser Fluß entspringt als Milde bei Gardelegen, fällt unterhalb Kalbe in die Biesa, die östlich von Bismark entspringt, nimmt dann bei Ostenburg die Uchte von Börglitz auf, vereinigt sich dann bei Seehausen mit der tauben Aland, heißt von hier an Aland, und mündet bei Schnackenburg (an der hannöv. Grenze) in die Elbe.

L. 34. Die Sege, auch Metschower Graben genannt. M. dem Dorfe Wootz am r. Elbufer gegenüber.

R. 35. Die Elde. Diese kommt aus dem Alt-Schweriner- und Plauer-See in Mecklenburg, und erhält r. Zuflüsse aus den hier zahlreichen See'n, fließt in vielen Krümmungen westwärts über Lübz und Parchim, mehrere Seitenzuflüsse bekommend, wendet sich am Lewitzbruch, in welchem sie durch die Stör mit dem Schweriner-See in Verbindung steht, nach Süden über Neustadt und Grabow, und theilt sich bei Eldena in zwei Arme; der östliche nimmt die Löcknitz auf, und geht als alte Elde oberhalb, — der westliche, die neue Elde bei Dömitz in die Elbe. — Nahe unterhalb der preußisch-mecklenburgischen Grenze befindet sich am rechten Ufer die Einmündung eines alten Elbarmes, die Dowe-Elbe genannt, durch welche die Eldeschifffahrt mit der des Elbstromes in Verbindung steht.

L. 36. Die **Jeetze**, von Alt-Ferchau nach Norden gehend, mit den Nebenbächen: Mühlbach, Purnitz, Malmeck, Düme, Damme

Digitized by Google

und der Grenzgraben aus dem Arendsee. Der Jeetze-Fluß in der preuß. Provinz Magdeburg wird bei Salzwedel schiffbar, betritt dann hannöver'sches Gebiet und fällt bei Hitzacker in die Elbe. Orte: Salzwedel, Wüstrow, Lüchow, Dannenberg, Hitzacker.

R. 37. Die Sude, Fluß im Großherzogthum Mecklenburg-Schwerin. O. südw. vom Schweriner-See bei Stralendorf. Außer einigen kleinen Zuflüssen wird die Sude verstärkt: r. durch die Schaal aus dem Schaalsee in Lauenburg, und l. durch die Reckwitz, welche durch Arme und Gräben mit der Elde in Verbindung steht. M. der Sude: nahe unterhalb Boitzenburg.

R. 38. Die Boitze, kleiner Fluß, welcher bei Boitzenburg in die Elbe mündet.

R. 39. Die Steckenitz [Delvenau]. Dieser bei Lauenburg in die Elbe mündende Fluß, steht durch die Steecknitzcanäle mit der Trave in Verbindung. (Die Trave entspringt bei Gieselrade im östl. Holstein, nimmt die Beste, Steckenitz, Bokenitz und Schratau auf, wird bei Oldesloe für kleine, bei Lübeck für größere Fahrzeuge schiffbar und fällt bei **Travemünde** in die Ostsee.)

L. 40. Der **Ilmenaufluß.** O. bei Bodenteich in Lüneburg. Orte: Bodenteich, Uelzen, Bevensen, Lüneburg (von hieraus schiffbar), Bardowick, Winsen. M. bei Hoopte. Der Ilmenaufluß wird bei Winsen durch die Lühe verstärkt.

Die Elbe bei Hamburg bis zur Mündung in die Nordsee.

Bei Gauert theilt sich der Elbstrom in zwei schiffbare Arme, die Norder- und die Süder-Elbe. Die Letztere vereinigt sich in ihrem Hauptarme, dessen unterer Theil den Namen Köhlbrand führt, mit der ersteren gerade vor Altona, nachdem sie verschiedene, unten näher bezeichnete Nebenarme abgegeben hat. Die gesammte Wassermasse des Stromes ist erst einige Meilen unterhalb Hamburg wieder in einem ungetheilten Strombette von circa 2000 Ruthen H.-M. Breite vereinigt. Die Verzweigungen des Elbstromes in dieser Gegend lassen sich, wenn man von kleineren

Digitized by Google

gegen das Ganze unerheblichen Armen und Prielen (Nebenläufen) absieht, folgendermaaßen zusammenfassen:

a) Die **Süder-Elbe** fließt von dem Theilungspunkte beim Buntenhause, bei Harburg am linken Stromufer, vorbei und giebt daselbst an ihrer rechten Seite den Reiherstieg ab, welcher, theils unter dem Namen der Rethe, sich wieder mit der Süder-Elbe vereinigt, theils durch das Schratloch, dem obern Ende des Hamburger Niederhafens gegenüber, in die Norder-Elbe fällt. Der Reiherstieg ist ein für die kleine Schifffahrt zwischen Hamburg und Harburg benutzter Nebenarm.

b) Von Harburg fließt die Süder-Elbe längs dem hannöver'schen Dorfe Lauenbruch und giebt am oberen Ende, des daran grenzenden hamburgischen Dorfes Moorburg, an ihrer linken Seite, die alte Süder-Elbe ab, welche dem linken Stromufer folgend, sich circa 1½ Meile unterhalb Hamburg, Teufelsbrück gegenüber, mit dem Hauptstrome vereinigt. Die alte Süder-Elbe ist in ihrem untern Theile im Zustande zunehmender Verlandung.

c) Von Moorburg wendet sich die Süder-Elbe nordwärts, und erhält, nachdem sie die sub. a. erwähnte Rethe aufgenommen hat, den Namen Köhlbrand. Von dem Köhlbrande geht, bei Rugenbergen, an der linken Seite das Köhlfleth ab, welches, sowie das mit demselben in ungefähr paralleler Richtung fließende Mühlenfleth unterhalb Altona mit dem Hauptstrome zusammenfällt.

d) Die Norder-Elbe fließt an dem Theilungspunkte beim Buntenhause zwischen Ochsenwärder und Moorwärder bis zu dem an ihrem linken Ufer belegenen hamburgischen Kämmerei-Pachtgute, die Hofe, welchem gegenüber sie die Dove-Elbe, einen an seinem obern Ende in den Vierlanden abgedämmten, Fluth und Ebbe haltenden, Elbarm aufnimmt. Mit diesem vereinigt, fließt dieselbe längs den Billwärder-Deichen, bei Hamburg vorbei, giebt daselbst einen, durch die Häfen und Canäle fließenden, Nebenarm ab, den sie unterhalb der Stadt wieder aufnimmt, und vereinigt sich, wie

Digitized by Google

bereits erwähnt, vor Altona mit dem Köhlbrand, dem Hauptausflusse der Süder-Elbe.

Die Niederungen zwischen den genannten Elbarmen sind größtentheils bedeicht, die unbedeichten Inseln, welche Hamburg und Altona gegenüber, die in die Norder-Elbe einmündenden Ausflüsse der Süder-Elbe trennen, bilden, wenn die Fluthhöhe 3—4 Fuß über den gewöhnlichen Stand steigt, ein vereinigtes Fluthprofil, welches sich bis oberhalb Hamburg ausdehnt. Längs den durch bedeichte Inseln getrennten Elbarmen befinden sich, mehr oder weniger breite, zum Theil mit Sommerdeichen eingeschlossene Außendeichsländereien, welche bei höheren Fluthständen überströmt werden. — Die Grenzen zwischen den, theils dem Königreiche Hannover, theils der freien Stadt Hamburg angehörigen Niederungen berühren die Ufer der Hauptarme abwechselnd, und sind nur unter Bezugnahme auf Specialkarten deutlich zu beschreiben.

Der **Hamburger Hafen** für Seeschiffe befindet sich am untern Ende der Stadt und ist mittelst eingerammter Pfahlwerke und Schlengels (floßartige Holzverbindungen zur Abhaltung des Wellenschlages) vom Strome der Norder-Elbe, an welchen er in einer Länge von circa 3000 Fuß grenzt, getrennt. Die Breite des Außenhafens beträgt circa 400 Fuß. Die Tiefe desselben im Allgemeinen 13 Fuß unter niedrigem Wasser, d. i. circa 20 Fuß bei ordinairer Fluth. Für kleinere Seeschiffe ist ein Theil der alten Festungs-Gräben zu einem Hafen-Bassin eingerichtet. Die Kähne von der Ober-Elbe benutzen den sogenannten Oberhafen, welcher am obern Ende der Stadt mit der Elbe in Verbindung steht; auch ist zwischen dem Ober- und Niederhafen am rechten Ufer der Norder-Elbe ein neuer Hafen ausgegraben, der insbesondere von den Fluß-Dampfschiffen benutzt wird, welche neben demselben, am Grasbrook ihre Landungsbrücke haben.

Am untern Ende des Niederhafens befinden sich die Landungsbrücken für die See-Dampfschiffe. An den hier befindlichen Hauptpegel werden regelmäßig alle Fluth- und Ebbe-Höhen und die Eintrittszeiten beobachtet, und nebst Wind- und Wetter-Beobachtungen registrirt.

Digitized by Google

Neben dem obern Ende der Stadt theilt der Baakenwärder, auf welchem nach dem Brande ein provisorisches Theer-Magazin errichtet und mit einem Deiche umgeben worden ist, den Strom in zwei Arme; durch den linken Arm geht die Schifffahrt. Längs dem rechten Ufer des rechten Armes liegt ein Theil des hamburgischen Holzhafens. Längs dem Stadt-Deiche, welcher am rechten Ufer sich hinzieht, befinden sich ausgedehnte Holzhäfen und ein kleiner, zu diesem Zwecke eingerichteter Raum ist am linken Ufer bei der Feddel vorhanden. Die Billwärder-Deiche liegen am rechten Ufer, von Rotenburgs-Ort an bis zur Doven-Elbe dicht am Strome, und sind meist mit hölzernen oder steinernen Vorsetzen eingefaßt, die linkseitigen Deiche längs der Feddel, Peute und Hofe haben größtentheils Vorland.

Bei und nahe unterhalb Harburg mündet die Seve durch zwei Schleußen in den Strom. Der Ausfluß der oberen Schleuße bildet den Harburger Außenhafen; hinter der Schleuße befindet sich der Binnenhafen.

Die hamburger Häfen: 1) der äußere Niederhafen mit seinen Unterabtheilungen, dem Jonashafen, dem neuen und alten Hullhafen, dem brandenburger Hafen und dem neuen Bassin beim Sandthore; 2) der Binnenhafen nebst dem Freigatt und den in denselben ausmündenden Canälen; 3) der Oberhafen und der Dampfschiffhafen am Grasbrook. Der rege Verkehr an diesen Häfen gewährt einen besonders interessanten Anblick für Fremde. In der Nähe der Landungsbrücken befindet sich eine für große Lasten eingerichtete Hebemaschine (erbaut vom Zimmermeister Fr. Pöppel), mittelst welcher Gegenstände, bis 60,000 Pf. schwer, aus einem Schiffe in ein anderes gesetzt werden können.

Nahe unterhalb Hamburg befindet sich die **Grenze** des zum Königreich Dänemark gehörigen Herzogthums **Holstein**, und das rechte Stromufer gehört von da an bis zur Mündung ununterbrochen diesem Staate an.

Das linke Ufer des Hauptstromes ist bis zum Neßhaken, der untern Spitze von Finkenwärder, hamburgisch, gehört aber von diesem Punkte bis zur Grenze des an der Mündung gelegenen Amtes Ritzebüttel, zum Königreiche Hannover und längs dem Amte Ritzebüttel zu Hamburg.

Digitized by Google

Der Strom nimmt unterhalb des Zusammenflusses der Süder- und Norder-Elbe immer mehr den Charakter eines Meerbusens an, und die Abhängigkeit von den Zuflüssen aus dem Binnenlande verschwindet gegen die Einwirkungen der Meeresfluth.

Fluthhöhen: Der Unterschied zwischen ordinair Hochwasser und ordinair Niedrigwasser beträgt bei Hamburg 6 Fuß 8 Zoll, bei Schulau 8 Fuß 3 Zoll, bei Glückstadt ungefähr 9 Fuß, bei Curhaven 9 Fuß 9 Zoll.

Die höchste bekannte Sturmfluth im Jahre 1825 betrug zu Curhaven 22 Fuß über Null, oder 12 Fuß über ordinaire Fluthhöhe, in Glückstadt 16 Fuß über ordinaire Fluthhöhe, zu Hamburg 20 Fuß 5 Zoll über Null, oder 13¾ Fuß über ordinaire Fluth.

Bei anhaltendem Ostwinde und hinzukommenden andern, das Fallen des Wasserspiegels begünstigenden Umständen kann, nach der bisherigen Erfahrung, die Ebbe zu Hamburg bis zu 4 Fuß unter Null, zu Curhaven bis zu 6 Fuß unter Null oder unter ordinaire Ebbe wegfallen. — Zu beiden Seiten des Stromes sind von Schulau abwärts bedeichte Marschen gelegen, mit zum Theil sehr ausgedehnten Außendeichen. Die Fluthprofile haben folgende Breiten: bei Cranz circa 440 Ruthen, bei Twielenfleth circa 800 Ruthen, bei Elsfleth circa 1000 Ruthen, oberhalb Freiburg circa 800 Ruthen, bei Brunsbüttel circa 1250 Ruthen, oberhalb Osterndorf circa 2100 Ruthen. Unterhalb des letzteren Profils wenden die rechtseitigen Deiche sich nordwärts und nur an der linken Stromseite ist das Fluthprofil noch beschränkt, bis auch hier unterhalb Curhaven die Deiche sich vom Strome abwenden und an die Dünen längs der Küste anschließen.

Die Strombreite ist sehr verschieden; bei Freiburg beträgt dieselbe circa 560 Ruthen, bei Brunsbüttel circa 800 Ruthen, mit Einschluß der bei der Ebbe trocken laufenden Sande.

Unterhalb Hamburg befindet sich am rechten, sanft konveren Ufer der **Hafen** der Stadt Altona, welcher mit Pfahlwerken und Schlengels eingefaßt ist. Demselben gegenüber liegt das königlich dänische Wachtschiff vor Anker, welches an dieser Stelle in Verbindung mit den vorhin erwähnten Pfahlwerken für den

Digitized by Google

hier sehr lebhaften Betrieb der Schifffahrt eine unbequeme Lage zu haben scheint.

Im Großen und Ganzen genommen, ist die Stromrichtung bis Schulau gerade. Der Strom ist von Neßhaken bis Schulau durch die Wärder Böhaken, Schweinsand, Hanöfersand und Hanskalbsand getheilt, doch ist die hinter Hanöfersand liegende Süder-Binnen-Elbe fast verlandet. Am linken Ufer münden hier die Este und die Lühe.

In dieser Gegend sind zwei untiefe Stellen: der Blankeneser Sand und der Schulauer Sand vorhanden. Unterhalb Schulau theilt der Schleepsand, einen bei der Ebbe trocken laufenden Nebenarm, die Schleepe, ab, und noch etwas weiter abwärts, der Bojensand an der linken Stromseite einen andern Nebenarm, den Lühhaken genannt, in welchen noch bedeutende Tiefe befindlich. Von hier aus bis zu Grauerort ist der Strom gegen das linke konkave Ufer gerichtet, gegenüber theilten früher der Juelssand, der Breckwoldtsand und der Spitzmerssand mehrere Nebenarme ab, welche abgesperrt und meist verlandet sind. Juelssand gegenüber am linken mündet am linken Ufer die **Schwinge**, an welcher Brunshausen und weiter landeinwärts **Stade** liegen. Vor der Mündung der Schwinge ankert das königlich hannöversche Stader Wachtschiff.

Unterhalb Grauort ist der Strom in drei tiefe Arme getheilt, durch die Inseln Schwarztonnensand und Pagensand. Das Fahrwasser geht durch den mittleren Arm, der rechte nimmt die Nebenflüsse Pinnau und Krückau auf.

Der Strom wendet sich von hier gegen das rechte Ufer bei dem Elsflether Steindeiche; an der linken Seite liegen zwei große Inseln: Asseler Sand und Kraut-Sand, welche bewohnt sind, und hinter denen zwei kleine, in ihren obern Theilen meist verlandete, Nebenarme die Süder-Elbe und der Ruthe-Strom sich befinden.

Von Elsfleth wendet sich der Strom wieder gegen das linke Ufer; am rechten Ufer liegt der durch den Ausfluß großer Marsch-Entwässerungen gebildete Hafen von Glückstadt, welcher für Schiffe von 10 bis 12 Fuß Tiefgang zugänglich ist. Ein länglicher Sand, die Bank von Glückstadt genannt, theilt den Strom

Digitized by Google

hier in zwei Ströme, von denen der linke zum großen Fahrwasser dient.

Etwa 1/2 Meile unterhalb Glückstadt mündet die **Stör**, ein schiffbarer Nebenfluß, am rechten Ufer in die Elbe. Der Strom, welcher von hier an bis unterhalb Brunsbüttel, an dem rechten konkaven Ufer bleibt, unterhält längs den, in einer Ausdehnung von circa 2 Meilen hart daranliegenden Deichen große Tiefen.

Bei St. Margarethen, etwa in der Mitte dieser Strecke befindet sich die Lootsen-Station bei der Bösch.

Ungefähr der Bösch gegenüber liegt am linken hannöverschen Ufer der Freiburger Hafen.

Von Brunsbüttel abwärts wendet sich der Strom gegen das linke Ufer, an welchem, dem genannten Orte ungefähr gegenüber, die **Oste**, ein bedeutender und für Elbfahrzeuge schiffbarer Nebenfluß, und bei Otterndorf die **Medem**, welche durch drei Deichschleußen die Entwässerung des hinterliegenden Landes abführt, in den Strom einmünden.

Unterhalb der Medem, wo die Deiche dem Ufer nahe gelegen sind, ist das letztere mit parallelen Steinwerken gedeckt und durch mehrere vortretende Werke gegen den Stromangriff geschützt.

In dieser Konkave befindet sich der zur Stadt Hamburg gehörige Hafen **Curhaven**, welcher für große Schiffe als Noth- und Winterhafen, von kleineren auch unter gewöhnlichen Umständen benutzt wird.

Otterndorf und Curhaven gegenüber theilt der Kratzsand und Medemsand den Strom bei der Ebbe in zwei Rinnen. Das Fahrwasser geht durch die südliche Rinne längs dem linken Ufer.

Von dem äußersten Punkte des Festlandes am linken Ufer, welcher nach dem dort errichteten Signal-Gebäude die Kugelbaak benannt wird, dehnt sich ein großes Watt seewärts aus, welches mit den Watten der Wesermündung zusammenhängt. Auf demselben befindet sich die zu Hamburg gehörige Insel **Neuwerk**, welche zur Ebbezeit vom Lande aus zu Wagen zugänglich ist.

Digitized by Google

In ähnlicher Art erstrecken sich am nördlichen Stromufer von dem Kronprinzen Koog seewärts weit ausgedehnte Watten, welche mit denen der Eider im Zusammenhange stehen.

Der äußerste Sand zu Süden des Fahrwassers führt den Namen Schaarhörn, derjenige zu Norden den Namen Vogelsand.

Zur Bezeichnung des Fahrwassers und zur Sicherheit der Schifffahrt, werden von Seiten der Stadt Hamburg folgende Anstalten auf der „Unter-Elbe" unterhalten:

Sämmtliche Tonnen und Bojen, ein kleines Leuchtschiff bei Schulau und ein zweites interimistisches vor dem Wrack eines in der Nähe von Schulau gestrandeten Schiffes.

Ein Leuchtthurm zu Curhaven, und zwei Leuchtthürme auf der Insel Neuwerk.

Eine Baak auf dem Festlande.

Zwei Baaken bei Neuwerk.

Eine Baak auf Schaarhörn.

Ein Leuchtschiff zwischen den Sanden und eines außerhalb der Sande in See.

Auch werden die für den Lootsendienst und die zu Curhaven bestehende Observations-Quarantaine erforderlichen Fahrzeuge unterhalten. —

Zum Schluß gedenken wir noch der Literatur der Schifffahrts-Kunde.

Es ist sehr erfreulich zu sehen, daß der Navigation, der wir allein die Verbreitung der Cultur auf der Erd-Oberfläche verdanken, gegenwärtig auch gerechtere Anerkennung zu Theil wird. Um so mehr fühle ich mich verpflichtet hier einige treffliche Werke zu nennen, deren recht zahlreiche Verbreitung hiermit Allen empfohlen sei.

a) „**Handbuch der Schifffahrts-Kunde.** Von **C. Rünker,** Direktor der Sternwarte und Navigations-Schule in Hamburg. 5. Aufl. Hamburg, bei Perthes-Besser u. Maucke. **1851.**"

b) „**Anleitung zum Schiffbau,** von G. L. Uggla, königlichem Constructeur. Aus dem Schwedischen übersetzt und vermehrt mit einem Anhange, mehreren Tabellen und vier Tafeln Zeichnungen von **Julius Prömmel,** Schiffs-Architekten. Hamburg, Perthes-Besser u. Maucke. **1850.**"

c) „**Die Marine** vom Fregatten-Capitain **R. Brommy,** Admiral der deutschen Flotte. Berlin. Verlag von Aler. Duncker. **1848.**" —

Digitized by Google

Die Elb-Schifffahrt.

Die Schifffahrt auf der Elbe wird durch Flößen, Segel- und Dampfschiffe betrieben. Die Floß-Schifffahrt ist die älteste und einfachste, sie kann nur zu Thal, mit dem Strome, betrieben werden. Sie dient auch nur zur Verschiffung von Hölzern, selten und nur ausnahmsweise werden etwas Steine mit verschifft. Insbesondere geschieht die Elbschifffahrt auf Elbkähnen, d. i. einmastigen, mit Segeln versehenen Elbkähnen. Die Dimensionen der auf der Elbe unterhalb Magdeburg fahrenden Kähne sind: Länge 140 Fuß von Spitze zu Spitze, Oberbreite 15 bis 16 Fuß in der Mitte, Bordhöhe incl. Bodendicke 5 Fuß, Tiefgang mit voller Ladung (nach Abzug der bei der Schiffsvermessung zu 15 Zoll angenommenen Höhe des Bordes über Wasser) 45 Zoll, mit halber Ladung 32 bis 36 Zoll. (Siehe weiter unten das Capitel „Segelschifffahrt" in den Abschnitt „Mittheilungen über die sächsische Schifffahrt.") — Bis Hamburg gehen viele Dreimaster, von der See aus kommend. (Siehe die hydrotechn. Beschreibung, und auch Seite 41 die Anmerkung b.)

Die Dampfschifffahrt wird auf der Elbe betrieben: von der k. k. priv. Elbschifffahrts-Gesellschaft von Melnik bis Dresden, — von der königl. sächsischen priv. Dampfschifffahrts-Gesellschaft (begr. 1836), welcher die Binnenfahrt, laut Privilegium, in Sachsen allein zusteht, von Dresden bis Melnik, sowie von Dresden nach Meißen, — von der Hamburg-Magdeburger Compagnie, — von der königl. preußischen Seehandlung, und von der Boitzenburger Compagnie. Die Hamburg-Magdeburger Compagnie und die königl. preuß. Seehandlung besitzen neben ihren Passagier-Dampfschiffen auch Schlepp-Dampfschiffe zum Bugsiren.

Von den Waaren, welche den Elb-Anwohnern **stromaufwärts** auf der Elbe zugeführt werden, kommen hauptsächlich

nach Mecklenburg und Hannover: Soda, Farbeholz, Thran, Eisen- und Stahlwaaren, Branntwein (einschließlich Rum und Arak), Kaffee, Heringe, Reis, Rosinen, Syrup, Tabak, Wein, Zucker, Seife (meist braune und grüne Schmierseife), Ao-

Digitized by Google

phalt, Glas (besonders Fensterglas), Kochsalz, Steingut, Theer, Kalk, rohe Steinkohlen, Cement, Dachschiefer, Ziegelsteine ꝛc.;

nach Preußen und Anhalt: Baumwolle, Blei und Bleiwaaren (Schrot), chemische Fabrikate, Soda, Farbeholz, Indigo, Krapp, Korkholz und Korkstöpsel, Salpeter, Schwefel, Terpenthin und Terpenthinöl, Thran, Weinstein und andere rohe Droguen aller Art, Eisen- und Stahlwaaren, rohe Häute, Baumwollen-, Leinen- und Wollengarn, Tischlerhölzer, Kupfer und Messing; baumwollene und wollene Zeugwaaren, Branntwein, Heringe, Gewürze, Käse, Kaffee, Reis, Südfrüchte, Tabak, Wein, Rohzucker, Oel, Zinn, Flachs und Hanf, Pottasche, Raps- und Rübssaat, Curcume, Galläpfel, rohes Horn, Theer und Pech, Stuhlrohr, rohe Steinkohlen und behauene Steine ꝛc.;

nach Sachsen: Baumwolle, Soda, Farbehölzer, Krapp, Salpeter und salpetersaures Natron, Schwefel, Thran, Eisen- und Stahlwaaren, rohe Häute, baumwollenes Garn; Tischlerholz, Branntwein (meist aus Preußen), Heringe (meist über Stettin), Gewürze, Kaffee, Kaffeesurrogate (aus Preußen), Reis und trockene Südfrüchte (meist über Stettin), Syrup (meist aus Preußen), Tabak (darunter viel aus Anhalt), Wein, Rohzucker, Brodzucker (aus Preußen und darunter circa 30—40% Rübenzucker), Oel, Getreide (aus Preußen und Anhalt), Düngesalz (aus Preußen), Vitriol und Farbenerden (ebenfalls aus Preußen), Bau- und Brennholz (aus Preußen und Anhalt), getrocknete Runkelrüben und Cichorienwurzeln (aus Preußen); Düngererde (Guano), Thonerde, Steinkohlen, Dachschiefer und andere Bruch- und behauene Steine ꝛc.;

nach Böhmen: Baumwolle, Soda, Catechu oder japanische Erde, Farbeholz, Krapp, Salpeter und salpetersaures Natron, Thran, Gewürze, Kaffee, Rohzucker und Zuckermehl, Eisen, Farbenerde, getrocknete Runkelrüben, Stuhlrohr Dachschiefer ꝛc.

Stromabwärts werden hauptsächlich versendet:

aus Böhmen: Schwefelsäure, Holzwaaren, Papier, Stahl, Graphit oder Reißblei, Getreide und Hülsenfrüchte, Glas und Glaswaaren, Kleesaat, grüne Farbenerde, frisches und gebackenes Obst, Bau- und Brennholz, Knochen, Mineralwasser, Braunkohlen, Bruch- und behauene Steine ꝛc.;

Digitized by Google

aus Sachsen: Schwefelsäure, Leinen- und Baumwollen-Waaren, Holzwaaren, Blei, Hülsenfrüchte, Oelkuchen, Raps- und Rübssaat, Bier, Töpferwaaren, Kalk, Thonerde, Steinkohlen, behauene Sandsteine, — ferner, wenn auch in geringerer Menge: Bleischrot, Bleizucker, Eisen- und Stahlwaaren, Bleiglätte ꝛc.; und im Zwischenhandel mit böhmischen Produkten: Arznei-Droguen, Getreide, Bauholz, Holzborke, Glas, Farbenerden, Braunkohlen ꝛc.;

aus Preußen und Anhalt: baumwollene Zeuge, Chemikalien, Häute und Felle, Holzwaaren, leinene Zeuge, Hadern oder Lumpen, Branntwein, Mühlenfabrikate, Bücher, Porzellan, Mastochsen, Schafwolle, wollene Waaren, Zink, Eisen- und Stahlwaaren, Erze, Flachs und Hanf, Getreide, Hülsenfrüchte, Glas, Oel und Oelkuchen, Kleesaat, Farbenerden, Backobst, Thonwaaren, Bau- und Nutzholz, Knochen, Cichorienwurzeln, frische Gartengewächse, Kalk und Gyps, Bruch- und behauene Steine ꝛc.;

aus Mecklenburg und Hannover: Häute und Felle, Hadern, Branntwein, Butter, Oel, Seife, Schlachtvieh, Flachs und Hanf, Wachs, Getreide und Hülsenfrüchte, Glas, Mühlenfabrikate, Oelkuchen, Hanfsaat, Leinsaat und Leindotter, Raps- und Rübssaat, Essig, frisches und Backobst, Holzborke, Töpferwaaren, Bau- und Brennholz, Knochen, Heu und Futterkräuter, Kartoffeln und Gartengewächse, Stroh, Kalk, behauene und Bruchsteine ꝛc.

Gesetze und Verordnungen, die Elbschifffahrt betreffend.

Für die Elbschifffahrt sind seit dem 1. Januar 1845 diejenigen gesetzlichen Bestimmungen in Kraft getreten, welche aus den Erläuterungen, Ergänzungen und Abänderungen verschiedener Artikel der Elbe-Schifffahrts-Acte vom 23. Juni 1821 und aus der Aufhebung der Verabredungen in dem Schlußprotokolle d. d. Hamburg den 18. Sept. 1824 hervorgegangen, und durch die unter dem 13. April 1844 zwischen den Elbuferstaaten vereinbarte und demnächst allseitig ratificirte Additional-Acte ausgedrückt sind.

Digitized by Google

Die jetzt gültige Additional-Acte zur Elbe-Schifffahrts-Acte enthält

I. die Additional-Acte,

II. eine Uebereinkunft, die Erlassung schifffahrts- und strompolizeilicher Vorschriften für die Elbe betr.,

III. den Staatsvertrag, die Regulirung des Brunshauser Zolls betr., und

IV. den Staatsvertrag, das Revisionsverfahren auf der Elbe betr.

Der Additional-Acte ist beigefügt

unter A. das Muster eines Schiffspatents,

unter B. das Muster eines Schifferpatents zur Führung von Schiffen,

unter C. das Muster eines Schifferpatents zur Führung von Holzflößen,

unter D. eine Gewichtstabelle für elbzollpflichtige, nicht leicht wägbare Gegenstände,

unter E. eine Vertheilung des Normalelbzollsatzes auf die einzelnen Strecken,

unter F. eine classificirte Zusammenstellung der Elbzollermäßigungen, ein Verzeichniß der vom Elbzolle gänzlich befreiten Gegenstände und ein alphabetisches Verzeichniß der im Elbzolle ermäßigten und elbzollfreien Waarenartikel, endlich

unter G. das Muster eines Manifestes.

Ferner sind durch Vereinbarung der königl. sächsischen mit der königl. preußischen Regierung mittelst Verordnung vom 11. April 1846, die Abgabenverhältnisse zwischen Sachsen und Preußen beim Elbschifffahrtsverkehr betreffend, besondere Bestimmungen gegeben worden und bereits seit dem 1. Januar 1846 in Kraft getreten. (Siehe unten).

Elbzoll-Erhebungsämter. Es bestehen jetzt auf der ganzen Elbe (von Melnik bis Hamburg) nur 14 Zollämter, nämlich in: Außig, Niedergrund, Schandau, Strehla, Mühlberg, Coswig, Roßlau, Dessau, Wittenberge, Schnackenburg, Dömitz, Bleckede, Boitzenburg, und Lauenburg.

Digitized by Google

Außerdem behält sich Preußen noch das Nebenzollamt zu Lenzner Fähre und die Aemter zu Wittenberg, Aken, Barby und Schönebeck, resp. Magdeburg vor, ingleichen Sachsen die beiden Zollämter Dresden und Pirna für die Fahrzeuge, welche keins der königlich sächsischen Grenzzollämter Dresden und Schandau passiren*), sowie Hannover für diejenigen Fälle, wo keine seiner übrigen Zollstellen berührt wird, das interimistische Erhebungsamt zu Hitzacker sich reservirt.

Für die aus Böhmen stromabwärts kommenden Fahrzeuge, deren Ladungen nach einem sächsischen Landungsplatze oberhalb Schandau bestimmt sind, oder welche blos Personen beförden, dient das sächsische Zollamt in Schmilka als Abfertigungsamt.

Verordnung,

die Abgabenverhältnisse zwischen Sachsen und Preußen beim Elbschifffahrtsverkehr betreffend; vom 11. April 1846.

Durch Vereinbarung der königl. sächs. mit der königl. preuß. Regierung sind für nachstehend bezeichnete Fälle des Elbschifffahrtsverkehrs folgende bereits vom 1. Januar 1846 an in Kraft getretene Bestimmungen in Bezug auf die Elbzollerhebung getroffen worden.

§. 1. Für Waaren, welche auf der Elbe durch sächsisches nnd preußisches Gebiet zu Thal oder zu Berg unmittelbar durchgeführt werden, sind in beiden Staaten nur zwei Dritttheile des vertragsmäßigen Elbzolles zu entrichten.

§. 2. Erfolgt jedoch bei der Waarendurchfuhre eine Umladung oder Lagerung zur Spedition oder zum Zwischenhandel, so bewendet es zwar ebenfalls bei dem nach §. 1. ermäßigten Zollsatze; die Regierung desjenigen Staates aber, in dessen Gebiet ein derartiger Umschlag erfolgt, wird überdieß noch ein Viertheil dieses ermäßigten Elbzollsatzes solchenfalls erlassen.

§. 3. Für Waaren, welche elbabwärts aus dem Gebiete eines der beiden Staaten nach dem Gebiete der andern gehen, findet eine Elbzollerhebung weder von sächsischer noch von preußischer Seite statt.

§. 4. Waaren, welche aus einem der beiden Staaten in das Vereinsausland oder aus letzterem in einen der beiden ersteren elbwärts verschifft werden, unterliegen dem, an die Stelle der früheren Recognitionsgebühr getretenen Elbzuschlage beziehentlich nur in Schandau mit der Hälfte des sächsischen und nur in Wittenberg mit drei Viertheilen des preußischen Aequivalents. (Siehe unten die Bekanntm. v. 27. Febr. 1851.)

§. 5. Wird bei der elbwärts erfolgenden Einfuhre aus dem Vereinsauslande das Gebiet eines der beiden Staaten direct durchschifft, so erhebt dieser Staat nur zwei Dritttheile seines, für solche Fälle durch den Zollvereini-

*) Da Sachsen vom Binnenverkehr jetzt keinen Elb-Zoll weiter erhebt, so dienen die Zollämter Dresden und Pirna nur zur Aushülfe für Zollerhebung und Abfertigung.

Digitized by Google

gungsvertrag vom 30. März 1833 und durch spätere Vereinbarungen festgesetzten Elbzollantheiles.

§. 6. Waaren, welche elbwärts in das Gebiet eines der beiden Staaten eingehen, um landwärts wieder ausgeführt zu werden, oder umgekehrt, welche landwärts in eines der beiden Gebiete eingehen, um elbwärts wieder ausgeführt zu werden, unterliegen, neben der in §. 4. bestimmten, beziehentlich in Schandau und in Wittenberg zu erhebenden Elbzollabgabe, dem Landdurchgangszoll nach Vorschrift des Vereinszolltarifs. (Siehe unten die Bekanntmachung v. 27. Februar 1851.)

§. 7. Eine Ausnahme von der Bestimmung des §. 6. findet nur dann statt, wenn die in der bezeichneten Weise transitirenden Waaren elbwärts eintreten, um landwärts wieder auszugehen, und wenn hierbei die dem Einen der beiden Staaten zugehörige Elbstrecke direct durchschifft wird. Solchenfalls nämlich unterliegen die Ladungsgegenstände neben dem Landdurchgangszoll auch noch der in §. 5. gedachten Elbzollerhebung, wogegen aber der in §. 4. bestimmte Elbzuschlag in Wegfall kommt.)

§. 8. Für die durch die Elbschifffahrtsacte vom 23. Juni 1821 und die Additionalacte vom 13. April 1844 im Elbzoll ermäßigten Waarenclassen tritt eine weitere Verminderung der in §§ 1.—7. bestimmten Hebesätze nach den nämlichen Verhältnissen ein, welche in gedachten Verträgen dafür angenommen sind.

§. 9. Die nach obigen Grundsätzen [§§. 1.—8.] ausfallenden sächsischen und preußischen Elbzollsätze sind in der Beilage A. zusammengestellt; auch gelten diese Grundsätze ohne Unterschied der Nationalität der Flagge. Vielmehr entscheidet überall nur die Bestimmung der geladenen Waaren.

Die Elbzollverhältnisse Sachsens gegen die anderen Uferstaaten, außer Preußen, bleiben unverändert.

Was endlich die Binnenschifffahrt, d. h. den sich lediglich auf die sächsische Elbe beschränkenden Schifffahrtsverkehr betrifft, so bleibt dieselbe in jeder Beziehung elbzollfrei.

Alle dem Inhalte dieser Verordnung entgegenlaufenden früheren Verfügungen sind hiermit aufgehoben.

Hiernach haben sich die betreffenden Behörden und Alle, dies angeht, zu achten.

Dresden, am 11. April 1846.

Finanz-Ministerium
von Zeschau.

Krempe.

Digitized by Google

A. Elbzollsätze,

welche beim Schifffahrtsverkehr zwischen Sachsen und Preußen zur Erhebung kommen.

Verschiffungs-Fälle	Sachsen												Preußen											
	vom Brutto-Zollcentner Waare zu:																							
	1/1.		1/4.		1/5.		1/10.		1/20.		1/40.		1/1.		1/4.		1/5.		1/10.		1/20.		1/40.	
	Ngr.	pf.	Ngr.	pf.	Ngr.	pf.	Ngr.	pf.	Ngr.	pf.	Ngr.	pf.	Ngr.	pf.	Ngr.	pf.	Ngr.	pf.	Ngr.	pf.	Ngr.	pf.	Ngr.	pf.
Zu §. 1. Directer Waarendurchgang durch beide Staatsgebiete auf der Elbe	4	2	1	$\frac{1}{2}$	—	$8\frac{2}{5}$	—	$4\frac{1}{5}$	—	$2\frac{1}{10}$	—	$1\frac{1}{20}$	11	1	2	$9\frac{1}{4}$	2	$2\frac{3}{5}$	1	$1\frac{3}{10}$	—	$6\frac{13}{20}$	—	$3\frac{13}{40}$
3. §. 2. Durchgang m. Umschlag:																								
A. in Sachsen	3	1	—	$7\frac{3}{4}$	—	$6\frac{1}{25}$	—	$3\frac{1}{10}$	—	$1\frac{11}{20}$	—	$\frac{31}{40}$	11	1	2	$9\frac{1}{4}$	2	$2\frac{3}{5}$	1	$1\frac{3}{10}$	—	$6\frac{13}{20}$	—	$3\frac{13}{40}$
B. in Preußen	4	2	1	$\frac{1}{2}$	—	$8\frac{2}{25}$	—	$4\frac{1}{5}$	—	$2\frac{1}{10}$	—	$1\frac{1}{20}$	8	5	2	$1\frac{1}{4}$	1	$8\frac{7}{5}$	—	$10\frac{1}{10}$	—	$5\frac{1}{20}$	—	$2\frac{21}{40}$
Zu §. 4. Waarenausgang aus einem der beiden Staaten nach dem Vereinsauslande . . .	—	$\frac{4}{10}$	—	$\frac{1}{10}$	—	$\frac{2}{25}$	—	$\frac{1}{25}$	—	$\frac{1}{50}$	—	$\frac{1}{100}$	—	$3\frac{3}{4}$	—	$\frac{15}{16}$	—	$\frac{3}{4}$	—	$\frac{3}{8}$	—	$\frac{3}{16}$	—	$\frac{3}{32}$
Zu §. 5. Waareneingang in das Gebiet eines der beiden Staaten mit directer Durchschiffung des anderen Staates	1	1	—	$2\frac{3}{4}$	—	$2\frac{1}{5}$	—	$1\frac{1}{10}$	—	$\frac{11}{20}$	—	$\frac{11}{40}$	2	8	—	8	—	$6\frac{2}{5}$	—	$3\frac{1}{5}$	—	$1\frac{3}{5}$	—	$\frac{4}{5}$
3. §. 6. Waarendurchgang theils elb- theils landwärts, neben dem Landdurchgangszolle	—	$\frac{4}{10}$	—	$\frac{1}{10}$	—	$\frac{2}{25}$	—	$\frac{1}{25}$	—	$\frac{1}{50}$	—	$\frac{1}{100}$	—	$3\frac{3}{4}$	—	$\frac{15}{16}$	—	$\frac{3}{4}$	—	$\frac{3}{8}$	—	$\frac{3}{16}$	—	$\frac{3}{32}$
Zu §. 7. Desgleichen wenn der Eintritt der Waaren elbwärts erfolgt und die Elbstrecke des betreffenden Staates ganz durchfahren wird, neben dem Landdurchgangszolle	1	1	—	$2\frac{3}{4}$	—	$2\frac{1}{5}$	—	$1\frac{1}{10}$	—	$\frac{11}{20}$	—	$\frac{11}{40}$	2	8	—	8	—	$6\frac{2}{5}$	—	$3\frac{1}{5}$	—	$1\frac{3}{5}$	—	$\frac{4}{5}$

Bekanntmachung. Bei dem Haupt-Zollamte Schandau ist bisher vom Normal-Gewichts-Centner derjenigen Waaren, welche

1) zur Elbe aus Böhmen nach Sachsen eingehen und in hiesigem Lande verbleiben, oder
2) aus Sachsen oder Preußen nach Böhmen ausgehen, ohne daß deren Eingang über das preußische Grenzamt in Wittenberge constatirt ist, (§. 4. u. 6. der V. v. 11. April 1846. S. o.)

ein besonderes Recognitionsgebühren-Aequivalent an $^4/_{10}$ Pfennig zu erheben gewesen.

Das königlich sächsische Finanz-Ministerium hat indeß neuerdings beschlossen die Erhebung jenes Aequivalents, zu größerer Erleichterung des Elbschifffahrtsverkehrs, ohne allen Unterschied der Flagge, bis auf weitere Anordnung sistiren zu lassen.

Dresden, am 27. Februar 1851.

Königl. Sächs. Zoll- und Steuer-Direction.

Zollvertrag zwischen Preußen und Hannover
vom 7. September 1851.

Artikel 1. Vom 1. Januar 1854 an soll zwischen Preußen und den alsdann mit Preußen zollvereinten Staaten einerseits, und Hannover nebst den diesem Vertrage beitretenden dermaligen Steuervereinsstaaten andererseits, gegenseitig freier Handelsverkehr, eine übereinstimmende Gesetzgebung über die Ein-, Aus- und Durchgangsabgaben, sowie über die Besteuerung der inländischen Rübenzuckerfabrikation und eine Gemeinsamkeit der Erträge dieser Abgaben bestehen.

Die Grundlage dieser Vereinigung bilden die im Zollvereine bestehenden Grundsätze und Einrichtungen unter den nachstehenden Vorbehalten und Modificationen.

Artikel 2. In Hannover sollen von inländischem Taback und Wein dieselben Steuern erhoben werden, welchen diese Gegenstände in Preußen und den dieserhalb mit Preußen im Verbande stehenden Staaten unterliegen.

In Folge dessen soll in allen diesen Staaten freier gegenseitiger Verkehr mit Wein, Most, Taback und Tabacksfabrikaten stattfinden und es soll von diesen Erzeugnissen, wenn solches aus nicht zu jenem Verbande gehörenden Zollvereinsstaaten übergehen, die nämliche Abgabe, welcher dieselben jetzt in Preußen unterworfen sind, und zwar für gemeinschaftliche Rechnung erhoben werden.

Artikel 3. Die Steuer von der Branntweinfabrikation soll in Hannover zu gleichen Sätzen und in gleicher Weise wie in Preußen und den dieserhalb mit Preußen im Verbande stehenden Staaten erhoben werden.

Die Ausfuhrvergütung für inländischen Branntwein soll beiderseits gleichmäßig und zwar dergestalt bestimmt werden, daß sie die Fabrikationsabgabe auch bei günstigem Betriebe nicht übersteigt.

Artikel 4. Rücksichtlich der Fabrikationsabgabe vom inländischen Bier wird Hannover nicht beschränkt, unbeschadet seiner Verpflichtung, den zwischen den Zollvereinsstaaten verabredeten höchsten Steuersatz von $1^1/_2$ Thlrn. für 120 Quart preußisch nicht zu überschreiten.

Artikel 5. Da es nach der bestimmten Erklärung der hannöverschen Regierung unübersteigliche Schwierigkeiten findet, im dortigen Gebiete den Verkauf des Salzes en gros, wie dies im übrigen Gebiete des Zollvereins geschieht, auf Rechnung des Staates zu übernehmen und zu beschränken, oder doch den jetzigen Betrag seiner Salzsteuer zu erhöhen, so wird Hannover, um die alsdann zu besorgende Einschwärzung von Salz in die angrenzenden Vereinsstaaten, auch

Digitized by Google

ohne die, infolge der Zollvereinigung wegfallende strenge Grenzbewachung abzuwenden, an Stelle der Vereinbarung nach den angrenzenden Vereinsstaaten mit ausdrücklichen Strafen bedrohen und durch andere geeignete Mittel zu deren Verhinderung mitwirken.

Artikel 6. Statt der Verbindlichkeit, welche im Artikel 13 der Zollvereinsverträge in Beziehung auf die Höhe der Chausseegelder eingegangen ist, übernimmt Hannover nur die Verpflichtung, seine dermaligen Chausseegeldsätze nicht zu erhöhen.

Artikel 7. Rücksichtlich der hannöverschen Flußzölle und Schifffahrtsabgaben behältes bei dem Art. 15 der Zollvereinsverträge sein Bewenden.

Artikel 8. Die in den Artikeln 15 und 19 der Zollvereinsverträge zugesicherte Gleichstellung der Angehörigen aller Vereinsstaaten hinsichtlich der Flußschifffahrt und hinsichtlich des Handels in den Seehäfen erstreckt sich auch auf die gegenseitige Zulassung der Schiffe beider contrahirender Staaten zur Binnenschifffahrt oder Kabotage, ohne daß dafür andere oder höhere Abgaben von Schiff und Ladung, als von den Schiffen des eigenen Staates zu entrichten sind.

Artikel 9. Beide contrahirende Theile werden in ihren wichtigern Seeplätzen örtlich mit dem Hafen in Verbindung stehende freie Niederlageanstalten in der Art zulassen, daß innerhalb derselben die zollamtliche Controle nur insoweit stattfindet, um Einschwärzungen nach dem Inlande vorzubeugen, daß die Behandlung, Theilung und Umpackung der Waaren innerhalb jener Anstalt unbehindert bleibt, und daß eine Verabgabung nur nach Maßgabe der aus der Niederlage nach dem Inlande oder zum Durchgange abgefertigten Mengen eintritt. Man wird sich über ein übereinstimmendes Regulativ für diese Anstalten verständigen.

Artikel 10. Der im §. 44. des Zollgesetzes und §. 84. der Zollordnung enthaltenen Vorschrift gemäß, bleibt es auch Hannover vorbehalten, Erleichterungen in den hinsichtlich der Controle im Grenzbezirk bestehenden Bestimmungen da eintreten zu lassen, wo dies ohne Gefährdung der Zollsicherheit geschehen kann und durch ein örtliches Bedürfniß geboten ist.

Artikel 11. Zur Ausgleichung des bedeutend stärkern Verbrauchs hochbesteuerter Gegenstände, welcher in Hannover stattgefunden hat und voraussichtlich auch ferner stattfinden wird, sowie des höhern Einkommens, welches Hannover aus den Ein-, Aus- und Durchgangsabgaben bisher bezogen hat, und beim einseitigen Vorschreiten zu den Tarifsätzen des Zollvereins noch wesentlich würde steigern können, ist Folgendes verabredet worden:

Nachdem der Ertrag der Eingangs-, Ausgangs- und Durchgangsabgaben und der Steuer vom inländischen Rübenzucker nach Abzug 1) der Rückerstattungen für unrichtige Erhebungen, 2) der auf Grund besonderer gemeinschaftlicher Verordnungen erfolgten Steuerermäßigungen und Vergütungen festgestellte und der auf Hannover im Verhältniß seiner, dem Vereine angehörenden Bevölkerung zur Gesammtbevölkerung des Vereins, beziehungsweise besondern Verbandes (Art. 12) fallende Antheil an jenem Ertrage ermittelt sein wird, soll dieser Antheil um drei Viertheile, jedoch was die Antheile an der Eingangsabgabe nebst Rübenzuckersteuer betrifft, um höchstens 20 Silbergroschen in einem Jahre für jeden Einwohner vermehrt und die dadurch sich ergebende Gelbsumme für Hannover vorabgenommen werden und dessen Antheil an den in die Gemeinschaft fallenden Abgaben bilden. In gleicher Weise wird bei Vertheilung der gemeinschaftlichen Uebergangsabgaben verfahren werden. (Art. 2.) Der von Hannover zu tragende Antheil an den gemeinschaftlichen Verwaltungskosten wird nach Maßgabe des Verhältnisses berechnet werden, in welchem die einfache Kopfzahl Hannovers zu der Gesammtbevölkerung im Vereine steht.

Digitized by Google

Artikel 12. Rücksichtlich der Vertheilung des Ertrages der Ausgangs- und Durchgangsabgaben wird Hannover dem westlichen Verbande des Zollvereins angehören.

Artikel 13. Eine Nachsteuer für gemeinsame Rechnung soll für die beim Anschlusse an den Verein in Hannover vorhandenen Waaren nicht erhoben werden.

Artikel 14. Die Dauer dieses Vertrages erstreckt sich auf den Zeitraum vom 1. Januar 1854 bis zum 31. December 1865. Kommt jedoch schon vor dem letztgedachten Zeitpunkt eine Zolleinigung aller deutschen Staaten zur Ausführung, so erlischt derselbe gleichzeitig mit dem Beginne der letztern.

Artikel 15. Die Ratificationen zu diesem Vertrage sollen binnen längstens vier Wochen ausgewechselt werden.

So geschehen und vollzogen, Berlin, den 7. September 1851. (Folgen die Unterschriften.)

Hamburg's Handel.

Die hohe Bedeutung der commerziellen Verhältnisse der Stadt Hamburg für die Handels- und Industrie-Interessen Deutschlands veranlaßt uns in Nachstehenden einen kurzen Bericht über den Hamburger Handel während der vier Jahre 1845 bis 1848 hier aufzustellen. — Zuvörderst geben wir eine kurze Nachweisung der hamburger Zolleinrichtungen, insofern ihre Kenntniß dem Auswärtigen nöthig ist, um darnach die Zuverlässigkeit und den Umfang des für diese Handelsstatistik benutzten Materials abzumessen.

Hinsichtlich der Declarationen beim hamburger Haupt-Zollcomtoir, welche das Material zu den handels-statistischen Ausarbeitungen liefern, enthält die hamburger Zollordnung im Wesentlichen folgende Vorschriften:

Die auf dem Zollcomtoir einzureichenden Declarationsscheine müssen enthalten: die richtige Angabe der Gebinde, Ballen, Säcke ꝛc., deren Inhalt nach Maaß, Gewicht, Stückzahl, und den Werth der Waare nach hamburger Börsenpreise, oder bei Waaren, die nicht in dem Börsen-Preis-Courant aufgenommen sind, nach dem erweislichen hamburger Werthe am Verzollungstage. — Sämmtliche Declarationsscheine sind von den Zollpflichtigen oder deren Special-Bevollmächtigten eigenhändig auf Bürger-Eid zu unterschreiben.

Der hamburger Waarenzoll beträgt von allen einkommenden Gütern $^1/_2$ Procent, und von allen ausgehenden Gütern $^1/_8$ Procent des Werthes. — Vom Eingangs- und Ausgangs-

Digitized by Google

Zoll sind befreit: Leinen, Lumpen, Leinen- und Baumwollen-Garn, Schafwolle, Getreide, Rappsaat, Kupfer, Messing, Zink, Contanten, Druckschriften, Oelkuchen, Borke, Knochen, Steinkohlen u. a. — Bau- und Stabholz entrichtet keinen Eingangszoll; hamburger Fabrikate, Victualien für Seeschiffe und kleine Versendungen bis 100 ℔. an Gewicht, insofern deren Werth 100 ℛ Bco. nicht übersteigt, sind frei vom Ausgangszolle.

Die sonst zollpflichtigen Waaren bleiben zollfrei, wenn sie als sogenanntes Transitogut (Speditionsgut) declarirt und innerhalb 3 Monate, ohne daß damit am hiesigen Platze eine Eigenthumsveränderung vorgeht, wieder ausgeführt werden.

Zur Controle, sowie zum Nachweis der Herkunft oder Bestimmung der angekommenen wie der zu versendenden Waaren dienen die Connaissemente, Manifeste, Frachtbriefe und Cockets, welche die Schiffsmakler, Schiffsprocureure und Güterbestätter an das Hauptzollcomtoir abzuliefern haben.

Aus vorstehenden Andeutungen läßt sich abnehmen, daß die Ermittelungen des hamburger handelsstatistischen Bureau's in Rücksicht der daselbst ein- und ausverzollten Waaren sehr genau sein müssen. Bei den an sich oder in ihrer Eigenschaft als Speditionsgut zollfreien Waaren entbehren die Declarationen mitunter der wünschenswerthen Vollständigkeit; es lassen sich jedoch die entstehenden Mängel durch durchschnittliche Berechnungen nach den entsprechenden sonstigen Angaben ziemlich ergänzen. Was aber ohne erhebliche Inconvenienz für das große Geschäft sich nicht hat erreichen lassen, ist, daß in Betreff der Manufacturwaaren, von denen ein bedeutender Theil Transitogut bildet, nicht allemal zu ermitteln ist, wie viel davon in Baumwollen- oder Wollen- oder gemischten Waaren besteht.

Absichtliche oder wesentliche Unrichtigkeiten in den Werthdeclarationen werden so leicht nicht vorkommen, weil der Zollbetrag an sich zu unbedeutend und andererseits die Controle zu sachverständig und aufmerksam, sowie die Strafen zu hoch sind, um nicht von Defraude oder auch nur Nachlässigkeit ernstlich abzuhalten.

Aus der hamburger Zolleinrichtung ergiebt sich zugleich, daß die Werthermittelungen des Waarenhandels in seinen ver-

Digitized by Google

schiedenen Beziehungen der Natur der Sache nach im Ganzen viel zuverlässiger sein werden, als in der Handelsstatistik anderer Staaten, wo der Geldwerth der Einfuhr und Ausfuhr nach feststehenden Durchschnittspreisen berechnet wird, oder theilweise eine hohe Werthverzollung eintritt, oder wo endlich die Werthdeclarationen nur eine Formalität ohne alle Controle sind. Indem an dem hamburger Platze eine ganz freie Handelsbewegung stattfindet, die Verkehrsbeziehungen möglichst ausgebreitet und vielseitig sind, die Zolldeclarationen nach dem jedesmaligen Börsenpreise das ganze Jahr hindurch fortgehen, wird im schließlichen Resultate sich in der hamburgischen Handelsstatistik für fast jede Waare so nahe wie möglich derjenige Preis herausstellen, der für das betreffende Jahr gewissermaßen als der wirkliche Durchschnittswerth auf dem Weltmarkte anzusehen ist. Die hamburger Werthermittelungen können so als Prüfstein dienen für die Richtigkeit der officiellen Werthschätzungen in den andern Handelsstaaten.

In Rücksicht der hiesigen Einfuhr aus Altona ist zu bemerken, daß dieselbe bei den außereuropäischen Producten meistens als directe Zufuhr aus den Erzeugungsländern gelten darf.

Die Angaben über die Tragfähigkeit der Schiffe sind nach der Messung des hamburger Hafenmeisters in sogenannten Commerz-Lasten à 6000 *℔*., welche auf eine und eine halbe gewöhnliche Schiffslast oder circa drei Tons auskommen.

Um den Umfang des hamburgischen Handels in früherer Zeit zu schätzen, in entsprechender Weise wie die jetzt veröffentlichten Uebersichten für die Jahre 1845—1848 gestatten, dazu fehlen uns nähere Nachweise. Nur in einigen Beziehungen läßt sich ein mehr oder minder sicherer Vergleich anstellen.

Die Tragfähigkeit der hier jährlich angekommenen Seeschiffe ist erst seit 1830 genau ermittelt worden, die Zahl derselben jedoch seit 1815 verzeichnet. Der nach den Lastgehalten entrichtete Betrag des Schiffzolls läßt sich auch für die Jahre 1815—1829 die ungefähre Tragfähigkeit der angekommenen Schiffe erkennen. Hiernach hatte sich der Umfang des hamburgischen Seehandels seit 1815 wie folgt gestaltet:

Digitized by Google

blieben. Der Werth des directen transatlantischen Verkehrs betrug nämlich im Procentverhältniß zu dem des gesammten Seehandels:

	1845:	1846:	1847:	1848:
Einfuhr	22,4	20,8	21,2	22,1
Ausfuhr	31,5	28,4	27,6	27,5

Die Einfuhr landwärts, d. h. hauptsächlich aus dem deutschen Binnenlande war:

	1845:	1846:	1847:	1848:
Ges.-Einfuhr Bco. ℳ.	108,924,560	99,994,220	101,650,940	98,847,700
davon Manufacturwaaren u. sonstige Industrie-Erzeugnisse Bco. ℳ.	47,086,095	43,792,350	48,858,910	39,054,470

Die Ausfuhr seewärts, mit Einschluß der Versendungen nach Lübeck und auf der Altona-Kieler Eisenbahn, welche hauptsächlich weiter nach dem nördlichen Europa bestimmt sind, zeigt dagegen folgende Resultate:

Gesammt-Ausfuhr seewärts Bco. ℳ.	1845: 124,205,160	1846: 127,213,630	1847: 154,376,650	1848: 122,728,700
davon Manufacturwaaren u. sonstige Industrie-Erzeugnisse Bco. ℳ.	52,989,230	46,255,600	51,237,000	43,432,840

Wenn man die vorstehenden Angaben über die Einfuhr aus dem Binnenlande und über die Ausfuhr nach dem Auslande gegen einander hält und dabei beachtet, daß ein nicht unansehnlicher Theil jener Einfuhr am hiesigen Platze und in der umliegenden Gegend verbraucht wird, so kann man daraus eine annähernde Schätzung des hamburger Zwischenhandels entnehmen. Unter Zwischenhandel wird hier nämlich derjenige Verkehr verstanden, durch den aus dem Auslande eingeführte Waaren nach außerdeutschen Ländern wieder abgesetzt werden, welcher sowohl für die ganze commerzielle Stellung Hamburgs von ganz entscheidender Bedeutung ist, als auch den auswärtigen Absatz der deutschen Fabrikate und sonstigen Erzeugnisse im wesentlichen Maaße befördert.

Unter den Geschäftszweigen, die von bedeutender commerzieller Wichtigkeit für Hamburg sind, ist vor Allem das **See-Ver-**

Digitized by Google

ſicherungs-Geſchäft zu nennen. Der Geſammtbetrag der ſei- 1816 hier gegen Seegefahr verſicherten Summen bei hieſigen Aſſecuranz-Compagnien, Privat-Aſſecurateuren und Agenturen auswärtiger Geſellſchaften war

1816—1823	durchſchnittl.	Bco. ℔	132,274,600	à $2^{9}/_{16}$	pr. Ct.	Prämie
1824—1831	=	=	142,697,200	à $1^{13}/_{16}$	=	=
1832—1839	=	=	212,012,200	à $1^{17}/_{32}$	=	=
1840—1847	=	=	291,664,600	à $1^{15}/_{32}$	=	=

Die vier Jahre 1845—1848 ſtellten ſich einzeln, wie folgt:

1845	Bco. ℔	331,293,400	à $1^{1}/_{2}$	pr. Ct.	Durchſchnitts-Prämie
1846	= =	303,760,600	à $1^{9}/_{16}$	= =	= =
1847	= =	361,117,300	à $1^{17}/_{32}$	= =	= =
1848	= =	249,793,500	à $2^{1}/_{16}$	= =	= =

Die Geſchäftsreſultate der hamburger Compagnien in dieſen 4 Jahren ergeben ſich aus den hierüber vorgelegten jährlichen Abrechnungen:

	Verſicherte Summe:	Eingeg. Prämie:	Bezahlte Schäden:	Zinſen u. Koſten:
1845:	Bco. ℔ 304,143,400	4,461,453. 9 ß.	5,252,431. 4 ß.	389,033. 6 ß.
1846:	= = 278,040,600	4,174,543. 6 ß.	3,553,899. 5 ß.	380,320. 4 ß.
1847:	= = 333,812,500	4,939,245. 2 ß.	3,517,408. 5 ß.	403,543. 7 ß.
1848:	= = 236,793,500	4,778,420. — ß.	4,355,370. — ß.	443,581. — ß.

Hiernach hatte das Geſchäft:

	1846	einen Avanz von	Bco. ℔	240323. 13 ß.	und
	1847	= = = = =		1018303. 6 ß.	
Dagegen	1845	einen Verluſt	= = =	1180011. 1 ß.	und
	1848	= = = = =		20531. — ß.	

Schließlich ſcheint es uns nicht ohne Intereſſe zu ſein, eine überſichtliche Vergleichung einiger wichtigeren Verkehrsbeziehungen Hamburg's mit denen der in Rückſicht des norddeutſchen Seeverkehrs mit der Elbe concurrirenden hauptſächlichen Handelswege hier vorzulegen. Da das letzte Jahr unſerer Tabellen 1848, wegen der ſtattgefundenen politiſchen Ereigniſſe und deren Folgen gewiß keinen geeigneten Maaßſtab abgeben kann, ſo haben wir das vorangegangene Jahr 1847 gewählt. Bei der Werther-

Digitized by Google

mittelung sind zur Erleichterung der Uebersicht die verschiedenen Angaben sämmtlich auf die hiesige Valuta reducirt worden. Die officielle Quelle, welche der berühmte hamburger Statistiker, Herr Adolf Soetbeer in seiner tabellarischen Uebersicht des hamburgischen Handels benutzt hat, sind: für die preußischen Ostseehäfen: das Handels-Archiv. Herausgegeben im Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten. Jahrgang 1848. — Für Bremen: Einfuhr- und Ausfuhr-Liste der im Jahre 1847 in Bremen ein- und ausgeführten Waaren, von H. W. L. Keidel. — Für die Niederlande: Statistik van den handel en de scheepvaart van het koningryk der Nederlanden, over het jaar 1847. Uitgegeven door het Departement van financien. — Für Belgien: Tableau général du commerce avec les pays étrangers, pendant l'année 1847, publié par le Ministre des finances.

Schifffahrtsverkehr im Jahre 1847

	Hamburg excl. Altona.	Preußische Ostseehäfen.	Bremen.	Niederlande.	Belgien.
Angekommen	4178 Schiffe von 631890 Tons	3563 Schiffe v. 1030522 Tons	1669 Schiffe von 302132 Tons	7700 Schiffe v. 1150725 Tons	2794 Schiffe von 411419 Tons
Abgegangen	4186 Schiffe von 628986 Tons	3511 Schiffe v. 1030130 Tons	1888 Schiffe von 335086 Tons	7640 Schiffe v. 1177141 Tons	2865 Schiffe von 418655 Tons

Digitized by Google

Handels-Verkehr seewärts im Jahre 1847.

Von und nach	Hamburg.		Preuß. Ostseehäfen.		Bremen.		Niederlande.		Belgien.	
	Einfuhr.	Ausfuhr.	Einfuhr.	Ausfuhr.	Einfuhr.	Ausfuhr.	Einfuhr.	Ausfuhr.	Einfuhr.	Ausfuhr.
Ostindien u. China Bco. ℔.	3448500	1548500	—	—	1082400	348100	73964100	12017000	1256700	414600
Afrika . . . . =	703300	653400	—	—	225800	171100	627100	101600	1419400	193000
Nord-Amerika . =	5507700	4586100	1196400	80500	8676000	11514100	9058300	4637200	12320500	3809500
Westindien . . =	12854500	10442700	630000	—	7710300	2291100	11147100	1889000	10377000	1069000
Brasilien . . . =	10836800	3736900			1133400	123000	1621100	23500	6271300	1634800
Laplata-St. und Westk. Amerik. =	3625800	4642200	1748500	325700	279500	550800	243500	5000	4557200	481900
Nördliches Europa =	7805200	53889200	22555300	4397800	7072900	2956400	29363300	14264000	28055600	1840000
Großbritannien . =	101101000	47035100	17351900	33367300	5599300	1203600	64088700	40781300	38357400	12004400
Frankreich . . =	13103300	7023100	1630300	5110200	1387900	109200	9484100	9900900	10132100	3809800
Süd-Europa . . =	5717400	1718100	2228900	29900	439900	24400	11123900	10970000	6005400	3210100
Andere See-Plätze =	33110200	8460100	9599700	8030400	10161600	15587900	16084800	18656200	5036000	5731700
Total seewärts Bco. ℔.	197813700	143735400	56941000	51341800	43769000	34879700	226806000	113245700	123788600	34198800
See-Verkehr ein- und ausgehend	Bco. ℔. 341549100.		Bco. ℔. 108282800.		Bco. ℔. 78648700.		Bco. ℔. 340051700.		Bco. ℔. 157987400.	

Digitized by Google

Einfuhr einiger Haupt-Artikel im Jahre 1847.

Waare.	Maaß.	Hamburg.	Preuß. Ostseehäfen.	Bremen.	Niederlande.	Belgien.
Caffee	Ctr.	745985	99213	138697	1130973	497972
Thee	=	16691	2401	5333	51539	1901
Rohzucker . . .	=	596361	491956	186735	1914993	603594
Taback	=	150992	13352	318724	277426	75283
Cigarren . . .	Mille	76294	24270	32830	19165	16229
Reis.	Ctr.	228208	172552	121127	445167	275294
Gewürze . . .	=	31297	14540	9620	28550	9550
Baumwolle. . .	=	226746	20877	44150	171422	183789
Indigo . . .	=	13795	364	659	28188	6723
Farbehölzer . .	=	122373	151472	77487	8740	59148
Häute	=	116906	7145	21178	29418	189673
Thran	Tonnen	33702	50000	36050	48640	8320
Salpeter . . .	Ctr.	26487	7796	3727	33098	11958
Schwefel . . .	=	38995	38699	7057	56354	26944
Salz	Last	1360	15900	1150	9380	11500
Heringe . . .	Tonnen	26018	281543	4964	8000	2642
Wein	Orhoft	58550	25500	20950	92400	58500
Eisen	Ctr.	1090360	845018	400443	1320000	13918
Steinkohlen . .	Last	117950	80560	3030	194000	10500
Garne	Ctr.	416836	4284	11274	204827	43379

Vorstehende statistische Uebersichten genau und richtig betrachtet, zeigen die Verhältnisse des Handels der verschiedenen Hauptplätze und es läßt sich darnach ganz leicht der Handelsverkehr Hamburg's mit denen der andern Hauptorte vergleichen. — Auch bemerken wir noch zum Schluß, daß des berühmten Statistikers, Herrn Adolf Soetbeer in Hamburg, eifrigstes und dankenswerthes Bestreben dahin geht, eine umfassende Statistik der allgemeinen deutschen Schifffahrts- und Handelsverhältnisse zu Stande zu bringen.

Mittheilungen über die sächsische Schifffahrt.

Im Jahre 1847 hatte das Königreich Sachsen nach amtlicher Ermittelung folgende Elbschiffe:

Zahl der Elbschiffe:

I. Classe	II. Classe	III. Classe	IV. Classe	
50.	157.	189.	7.	in Sa.: 403 Schiffe.

Digitized by Google

Der Anschaffungspreis dieser Fahrzeuge kann angenommen werden, wie folgt:

1 Fahrzeug	I.	Classe	durchschnittl.	400	Thlr.,	also	50	Stück:	20000	Thlr.
1 "	II.	"	"	1200	"	"	157	"	188400	"
1 "	III.	"	"	2000	"	"	189	"	378000	"
1 "	IV.	"	"	2800	"	"	7	"	19600	"

Demnach Gesammtwerth in der Anschaffung incl. Inventar von 403 Schiffen: 606000 Thlr.

Die **Bemannung** auf diesen Fahrzeugen ist etwa folgende:

50 Kähne	I.	Classe	durchschnittl.	3	Mann	incl.	Steuerm.	=	150 Mann
157 "	II.	"	"	5	"	"	"	=	785 "
189 "	III.	"	"	8	"	"	"	=	1512 "
7 "	IV.	"	"	12	"	"	"	=	84 "

In Summa: 2531 Mann.

Da die aufgeführten Leute nicht fortdauernd in angegebener Zahl beschäftigt sind, so möge hierauf der 4. Theil abgerechnet werden mit . . . . . 633 "

so bleiben 1898 Mann.

Der Lohn eines jeden Mannes zu **120** Thlr. gerechnet, ergibt die Summe von **227760** Thlrn.; wenn hierzu die Löhne für momentane Hülfeleistungen beim Ein- und Ausladen ꝛc. sowie der sogenannten Paumätzschenlöhne, Pferde-Vorspann ꝛc. zugerechnet werden, so ist die jährliche Hauptausgabe für Löhne auf **260000** Thaler zu veranschlagen. —

Außerdem mögen auch noch folgende specielle Aufstellungen anschaulich machen, welche bedeutende Summen beim Schiffsbau den verschiedenen dabei betheiligten Gewerben zufließen und wie beim Schifffahrtsbetriebe die Frachten wieder als Löhne ꝛc. unter die arbeitenden Classen übergehen.

Die Erbauung und Ausrüstung eines großen Spretkahnes kostet jetzt:

1650	Thlr.	beim Schiffbauer, von welchem Betrage ein großer Theil für Arbeitslöhne zu rechnen ist.
380	"	5 Segel, an Leinweber, Segelschneider ꝛc.
85	"	Mast und Speerstange.
150	"	Anker und Ketten.
60	"	Rudel und Schricke.
22	"	Breter zur Strecke.
40	"	Oefen.
280	"	Leinenzeug und Blöcke, an Seiler und Drechsler.
25	"	drei Steuernägel.
40	"	Tischler- und Glaserarbeit ꝛc.
15	"	eine Winde.
53	"	Handwerkszeug, Mobilien ꝛc.

2800 Thaler in Allem.

Digitized by Google

Die Dauer eines solchen Kahnes zur Güterschifffahrt ist auf 10 Jahre anzuschlagen, nach welcher Zeit er noch für etwa 800 Thlr. zu verwerthen sein würde; es ergiebt dieß jährlich eine Abminderungssumme des Werthes von 200 Thlr. Im glücklichsten Falle können jährlich auf der Tour zwischen Hamburg und Sachsen 3 Reisen, auf- und niederwärts für eine Reise gerechnet, gemacht werden.

Unter den allergünstigsten Umständen kann mit einem solchen Fahrzeuge auf der angegebenen Tour von Hamburg nach Sachsen und zurück, mit Stückgütern eine Fracht von 1000 Thalern gemacht werden.

Diese 1000 Thaler werden sich bei vollem Wasser etwa folgendermaßen vertheilen:

90	Thlr.	Lohn an den Steuermann auf- und niederwärts.
90	=	Lohn an zwei Bootsleute.
40	=	Lohn an einen dritten Bootsmann.
22	=	Lohn an einen Mann, blos niederwärts.
30	=	Haupterlohn.
176	=	Lohn an 8 Mann Zugknechte à 22 Thlr. aufwärts.
45	=	Bier.
20	=	Holz und Geleuchte.
50	=	Baumätschengeld.
40	=	Schutenmiethe, Hafengeld, Mähler, Zolläufer, Arbeitslohn beim Ein- und Ausladen und bei den Revisionen, beim Mastlegen und richten ꝛc.
120	=	Reperaturen und Instandhaltung des Kahnes, des Leinenzeuges ꝛc., an Schiffbauer, Seiler, Drechsler, Schlosser, Anstreicher, Segelschneider und Windenmacher; — Gewerbesteuer.
66⅔	=	Abminderung des Werths am Fahrzeuge nach der oben angegebenen Norm von 200 Thlr. jährlich.
40	=	Zinsen für Anlagecapital und Betriebsfond unter Berücksichtigung der vorstehenden Abschreibung vom Werthe

829⅔ Thlr. — Demnach
170⅓ Thaler Gewinn für den Schiffer. — Steuert der Schiffer seinen Kahn selbst, so verdient er natürlich auch noch das Steuermannslohn. —

Aus vorstehender Auseinandersetzung ergiebt sich, daß dem Schiffer selbst durchschnittlich nur ein kleiner Gewinn bleibt, welcher in Fällen, wo wegen niedrigem Wasser Ableichter nöthig werden, auch noch bedeutend abgemindert wird und sogar ganz verschwindet, denn die Kosten eines solchen Ableichters berechnen sich, wenn die Annahme nur auf der halben Strecke, nämlich von Magdeburg bis Sachsen erforderlich wird, auf 150 bis 200 Thaler. Vom Gewinne für den Schiffer ist also, wie vorstehend ge-

Digitized by Google

zeigt worden, schon dann nicht mehr die Rede, wenn er genöthigt ist, auch nur einen Ableichter anzunehmen; nöthigt ihn aber sehr niedriger Wasserstand einen zweiten, dritten, ja wohl vierten Ableichter anzunehmen, wie es leider zuweilen vorkommt, so hat er die Kosten dafür geradezu baar zuzuschießen. —

Segelschifffahrt.

Die Segelschifffahrt ist, sowie alle Schifffahrt auf der Elbe, ein freies Gewerbe, nur muß, wer dieselbe betreiben will, ein „Patent" für seine Person und eines dergleichen für das Fahrzeug erwerben. Das Patent für's Fahrzeug wird, nachdem das Fahrzeug untersucht und die Tragfähigkeit desselben technisch ausgemessen und für die Elbschifffahrt als brauchbar und tüchtig befunden worden ist, von dem betreffenden Hauptzollamte ausgestellt. Dagegen muß Derjenige, welcher ein Schiffer- oder Steuermannspatent erlangen will, erst eine Prüfung bestehen, in welcher er sich ausweisen muß, ob er die zu Schifffahrt nöthigen technischen und praktischen Schifffahrtskenntnisse besitzt und die gesetzlichen, strompolizeilichen sowie die Zoll- und Steuerverordnungen kennt. Die Prüfungscommission besteht aus einem Zollbeamten, einem bei der Uferbaucommission angestellten Hydrotechniker, einem praktischen Schifffahrtsverständigen und einem Protocollanten. —

Nach Verschiedenheit der Bauart theilt man die Segelschiffe auf der Elbe in zwei Classen ein: die Kähne und die Zillen, und nach ihrer Takelage besonders wieder in zwei Classen: in Raa- und Spretkähne oder Zillen. Die Zillen, die sogenannten nackenden, werden alle in Böhmen, an der Moldau bei Budweis und Moldauteyn gebaut. Der Unterschied zwischen Kahn und Zille beruht auf der Stellung der Seitenwände oder Borden, bei den Zillen sind diese auf den Boden senkrecht stehend, bei den Kähnen schräg liegend, also einen stumpfen Winkel bildend. Die Zillen sind flache, nur aus zwei Brethöhen und aus weichem (Fichten- oder Tannen-) Holz erbaute Fahrzeuge. Wegen ihrer leichten Bauart fährt man mit ihnen in Böhmen über die höchsten Wehre, bei deren Passage ein gut gebauter und be-

Digitized by Google

ladener Elbkahn brechen oder in Grund gehen würde, weil derſelbe ſeiner feſten Bauart wegen nicht nachgiebt, dagegen eine ſolche Zille ſich um ein gut Theil bei der Fahrt über's Wehr biegen muß. Für die Segelſchifffahrt ſind ſie unbrauchbar, werden aber, wenn ſie von der Moldau auf die Elbe nach Böhmen und Sachſen kommen, durch einen Ueberbau, welcher freilich gewöhnlich mehr als noch einmal ſoviel koſtet, als die Zille ſelbſt, ſo hergeſtellt, daß ſie den Elbkähnen ſo ziemlich gleich ſehen. Dieſe überbauten Zillen gewähren aber doch die Sicherheit nicht, wie ein gut gebauter Elbkahn, weshalb auch die Aſſekuranzen Kaufmannsgüter auf dieſelben nicht verſichern. Doch ſind ſie wegen ihrer leichten Bauart bei kleinem Waſſer, beſonders als Ableichter, faſt unentbehrlich. Ein Elbkahn hat 18 bis 20 Zoll Tiefgang im Waſſer ohne Ladung, eine Zille dagegen nur 8 bis 10 Zoll. Es könnte daher bei kleinem Waſſerſtande, wo man nur mit 24 Zoll Belaſtung fahren kann, der Kahn auf 4, dagegen die Zille 14 Zoll tief Ladung einnehmen, — ein klarer Beweis, daß je kleiner der Waſſerſtand, je nützlicher ſich die Zillen bewähren. Die Takelage der überbauten Zillen iſt der der Kähne gleich.

Hinſichtlich ihrer Größe ſind die Elbkähne ſehr verſchieden. Man kann nach der Tragbarkeit deren Größe annehmen von 100 bis über 3000 Centner. Will man aber die Größe eines Kahnes richtig benennen, ſo giebt man die Länge und Breite des Bodens an. Die größten Kähne, welche von Sachſen aus die Elbe befahren, ſind circa 100 Fuß rheinl. im Boden lang und 15 Fuß breit. Baut man einen ſolchen Kahn, ſo wird erſt der Boden, von 4 Zoll ſtarken Pfoſten (gewöhnlich Fichten-Holz), und in einer Länge und Breite der Pfoſten, was die Stämme hergeben, „zugelegt.“ Auf den Boden kommen die Platt oder Bänke und Franken, an die Seite die Schalen, auf dieſe die Mittelblanken, dann die Wahlſchienen, die Schwellen und Reisbort, die Vorder- und Hinterkaffe, — alles, außer dem Boden, von Eichenholz. In's Innere des Kahnes als eine Art Sparrwerk die Segel und die andern Tuchten, vorn die Pflicht, hinten der Stand, vorn und hinten eine Kajütte, die vordere mit der Pflicht in Verbindung, worin Schlafſtellen für die Mannſchaft.

Digitized by Google

Von einer Kajütte bis zur andern steht das Verdeck, welches von Kiefernholz. Wird der Kahn ein Raakahn, so kommt die Maste auf die Mitte, — beim Spretkahn aber auf das vordere Drittheil. Die Raamaste hat eine Länge von 100 Fuß, und eine Spretmaste von 120 Fuß, und hat unten, im sogenannten Baumloche, eine Stärke von 26 bis 30 Zoll. Die Raastange, welche 60 Fuß lang und in der Mitte 11 Zoll stark ist, hängt, wenn die Maste steht, horizontal. Die Spretstange, welche 92 Fuß lang und 10 Zoll in der Mitte stark ist, hängt senkrecht gegen den Wasserspiegel. Zu dem Raakahne wird außer den kleinen Segeln zur Thalfahrt nur ein Segel gebraucht; derselbe ist circa 28 Ellen breit und 40 bis 46 Ellen lang, hat 6 Bünde oder sogenannte Reffe, wodurch die Fläche für den Wind 6 Mal um eine gewisse Breite verkleinert werden kann. Beim Spretkahn kommt das Einreffen nicht vor, weil auf denselben mit den Segeln gewechselt wird, indem man 5 von verschiedener Größe und zwar resp. von 18, 16, 13, 11 und 9 Blatt Breite hat, d. h. sovielmal $^6/_4$ Ellen Breite Segelleinwand aneinander genäht. Die Segel sind gewöhnlich um ein halbes Mal länger als sie breit sind.

Ein Elbkahn nach den hier gegebenen Notizen würde mit der nöthigsten Ausrüstung circa 3000 Thaler kosten. —

Die Flußschifffahrt auf der Elbe erstreckt sich, wie schon oben gesagt wurde, von Melnik in Böhmen bis Hamburg und Altona. Die Elbzoll-Erhebungsämter auf dieser Strecke sind für Böhmen: Außig und Niedergrund, für Sachsen: Schandau und Strehla, für Preußen: Mühlberg und Wittenberge, für Anhalt-Bernburg: Coswig, für Anhalt-Cöthen: Roßlau, für Anhalt-Dessau: Dessau, für Hannover: Schnackenburg und Bleckede, für Mecklenburg: Dömitz und Boitzenburg und für Dänemark: Lauenburg.

An Documenten und Papieren muß der Schiffer auf seiner Fahrt aufzuweisen haben: das Schiffspatent, das Schiffer- oder Steuermannspatent, die Frachtbriefe und hauptsächlich das Manifest, welches eine vollständige Aufzählung und Gewichtsangabe der Schiffsladung enthält.

Die Schifffahrt auf der Elbe ist entweder Frachtschifffahrt, d. h. der Schiffer besorgt an und für sich nur den Transport

Digitized by Google

und erhält dafür den bedungenen Frachtlohn, oder er ist selbst Besitzer der Ladung, d. h. er treibt mit seiner Ladung Handel. Die zu letzterem gehörenden Artikel sind hauptsächlich Getreide, Steine, Holz und Kohlen, vorzugsweise böhmische Braunkohlen aus der außiger Gegend. Stückgüter, welche nach Hamburg versendet werden, verladet man für Böhmen in Tetschen, und für Sachsen in Dresden. An beiden genannten Orten stehen so viel Fahrzeuge in Bereitschaft, daß immer einer derselben in Ladung liegt, folglich wenn große oder kleine Waarentransporte ankommen, sofort verladen werden kann, und ist das in Ladung liegende Fahrzeug mit seiner Ladung complet, so legt der Reihe nach ein anderes Fahrzeug an. Beim Stückgutladen kann man, wenngleich es der Wasserstand erlaubt, nicht immer auf volle Ladung rechnen, weil oft sehr umfangreiche, dabei aber leichte Artikel ausfallen. Man würde z. B., wenn eine Ladung Schaafwolle zur Verladung käme, was früher oft der Fall war, auf ein Fahrzeug von 3000 Centner Tragbarkeit der Räumlichkeit wegen nur etwa 500 Centner laden können. Auf der See wird bei solchen leichten Gegenständen die Fracht nach dem Raume berechnet. Die Bemannung eines großen Kahnes zur Thalfahrt besteht gewöhnlich aus dem Steuermann und 3 Mann, gleichviel ob bei günstigem Wasserstande die Ladung aus 3000 oder nur 500 Centnern besteht, den je schwerer ein Fahrzeug bei der Thalfahrt beladen ist, desto besser und schneller schwimmt es. Bei kleinem Wasserstande wird außerdem ein sogenannter Haupter zur Absteckung der Fahrt angenommen.

Bei der Fahrt von Tetschen nach Hamburg giebt es auf dem Grenzzollamte Schandau wegen Passirung der Zollvereinsgrenze und der daselbst erforderlichen speciellen Revision der Ladung einige Tage Aufenthalt.

Brücken bei der Fahrt von Dresden bis Hamburg sind zu passiren: zwei in Dresden, in Meißen, Riesa, Torgau, Wittenberg, Dessau je eine. In Magdeburg ist eine Eisenbahnbrücke, an welcher durch eine auf einem Pfeiler angebrachte Drehscheibe zu gleicher Zeit zwei Joche geöffnet werden, so daß diese Brücke von zwei Fahrzeugen mit stehenden Masten

Digitized by Google

bei einmaliger Oeffnung passirt werden kann. Ferner ist daselbst noch die sogenannte Strombrücke, durch welche man aber wegen der vielen dabei stehenden Schiffmühlen nicht gut fahren kann und darf, sondern es wird dann die hinter der Citadelle angebrachte Schleuße zur Fahrt benutzt, wofür man einen Schleußenzoll zu zahlen hat. Die letzte Brücke endlich ist in Wittenberge. —

Bei stiller Witterung und günstigem Wasserstande treibt bei der Thalfahrt das Fahrzeug mit dem Strom. Bei passendem Winde werden auch Segel beigesetzt, jedoch nicht der große Segel, da der große Mast nicht aufgerichtet ist, weil dieser in vielen Fällen z. B. der Brücken und des vielleicht contrairen Windes wegen hinderlich wäre; — man hat deshalb dazu kleinere Masten und Segel. — Auch wird durch Rudern geholfen, was besonders durch Brücken, Fuhrten und Strombiegungen, sowie auch beim Stellen oder Anlegen geschehen muß, um dem Fahrzeuge dadurch mehr Schnelligkeit und somit dem Steuer mehr Fähigkeit zum Regieren des Schiffes beizubringen. Das Stellen oder Anlegen geschieht nicht wie bei den Flößen durch successives Beilegen nach dem Ufer, sondern durch eine Wendung. Es wird da, wo beim Stellen viel Strömung und schlechter Ankergrund ist, wenn der Steuermann die Wendung macht vorn mit der Schluppe ein Anker, woran die Stellleine befestigt ist, an's Ufer gefahren. Wo aber guter Ankergrund und wenig Strömung ist, wird, wenn das Fahrzeug an's Ufer kommt, der große Anker gelassen. Bei der Thalfahrt kann auch bei kleinem Wasserstande nicht über alle Leichtstellen Steberechts, das heißt mit dem Vordertheil vorausgefahren werden, sondern man muß „Sacken". Das „Sacken" bezweckt etwas Aehnliches wie beim Fuhrmann das Hemmen. Wenn eine Leichtstelle, welche Untiefen und auch schiefen Stromfall enthält, oder auch durch eine Brücke „gesackt" werden muß, so wird umgehalten das Fahrzeug rückwärts treiben gelassen mit einer Ankerkette von 60 bis 100 Ellen Länge, welche auf dem Grunde nachschleppt und das Fahrzeug hemmt. Da beim „Sacken" das Steuer ziemlich wirkungslos wird, so wird durch Schrickfetzen dem Fahrzeuge die rechte Richtung gegeben. Nachdem man glücklich über eine solche

Digitized by Google

Stelle gekommen ist, wird wieder Umgehalten und Steberechts weitergefahren.

Die Fahrt nach Hamburg dauert durchschnittlich mit dem Aufenthalt der Zölle 14 Tage.

Ist man in Hamburg mit Stückgutsladung angekommen, so werden nicht wie hier am Ufer die Waaren auf Wagen geladen und an ihren Bestimmungsort gefahren, sondern man transportirt sie durch kleine Fahrzeuge von einigen 100 Centnern Tragfähigkeit, „Schuten" genannt, entweder nach demjenigen Seeschiffe, mit welchem sie weiter befördert werden sollen, oder durch die Canäle („Fleets" genannt) nach dem Speicher des Kaufmanns. Hier werden die Waaren durch die an jedem Speicher angebrachte Winde aus dem Fahrzeuge nach den Böden zum Ablagern aufgewunden. — Zu wünschen wäre, daß nach Löschung der Niederwärtsladung in Hamburg, sogleich wieder Aufwärtsladung eingenommen werden könnte; dies ist aber leider selten der Fall, vielmehr muß man 8 bis 14 Tage, wohl auch 5 bis 6 Wochen warten, ehe man an die Reihe zur Aufwärtsladung kommt. Ist es aber so weit, so wird die nöthige Mannschaft in Dienst genommen. Diese besteht zur Aufwärtsladung aus dem Steuermann, zwei Bootsleuten und 7 bis 8 Mann Zugknechten. Der große Mast wird aufgerichtet und die Ladung durch Schuten von dem Speicher der Kaufleute oder auch von Seeschiffen abgeholt. Wenn die Ladung eingenommen und die Papiere ausgefertigt worden sind und man sonach reisefertig ist, wünscht die Mannschaft nichts sehnlicher als ausreichenden Wasserstand und anhaltenden Westwind. Die Abfahrt von Hamburg geschieht bei Eintritt der Fluth und es ist selten, daß dann ein Fahrzeug allein abfährt, sondern es geschieht gewöhnlich in Gesellschaft einer kleinen Flotte. Die Fluth erreicht in Hamburg in der Regel die Höhe von 8 Fuß. Sie dauert über 4 Stunden. Die Ebbe dagegen 8 Stunden. Bemerkbar wird die Fluth noch in Geesthacht, 6 Meilen über Hamburg; sie beträgt dort jedoch nur einige Zoll. — Bei der Fahrt zu Berg demnach immer gegen den Strom, wird das Fahrzeug fortgebracht: erstens bei günstigem Winde durch Segel, zweitens ohne Wind durch Ziehen, drittens bei Ermangelung des Leinpfades durch Schuben

Digitized by Google

oder Fortſtoßen mit dem Stacken. Das Segeln befördert die Fahrt am meiſten und iſt für die Mannſchaft nicht ſo beſchwerlich als Ziehen und Schuben, obgleich es dabei auch nicht ohne Arbeit abgeht, denn es muß, wenngleich der Wind nach einem Striche weht, der vielen Krümmungen wegen, welche die Elbe macht, die Stellung der Segel immer verändert werden. Da wo die Krümmungen ſo groß ſind, daß der Wind zum Segeln zu ſchräg weht, muß der Segel geſtrichen und über dieſe Stelle das Fahrzeug gezogen, und dann der Segel wieder aufgezogen werden. Beim Ziehen bleibt der Steuermann und ein Bootsmann auf dem Fahrzeuge, die andere Mannſchaft begiebt ſich zum Ziehen an die Leine. Voran der „König" oder Wegweiſer, dann Einer hinter dem Andern, zuletzt der Leinenwächter, welcher die Leine vor den am Ufer befindlichen Sträuchern oder ſonſtigen Hinderniſſen zu wahren und auf's Commando des Steuermann's zu hören hat. Man hat gewöhnlich 3 Leinen von verſchiedener Stärke zum Ziehen, jede circa 1000 Ellen lang, auf dem Fahrzeuge, um ſie nach Verhältniß der Stromſchnelle ihrer Stärke nach anwenden zu können. Oft, bei doppelter oder dreifacher Verſtärkung der Mannſchaft durch Paumätzſcher, wird auch mit zwei Leinen zugleich gezogen. Das Ziehen geſchieht nach einem gewiſſen Takt und kein Ungeübter kann dazu verwendet werden. Um Takt zu halten, haben die Zieher nach der verſchiedenen Schrittart geeignete Geſänge. — Das Schuben iſt nicht weniger anſtrengend, als das Ziehen; es fordert aber auch viel mehr Uebung als letzteres. — Wenn kein Wind zum Segeln, kein Leinpfad zum Ziehen und kein Grund zum Schuben iſt, wird „gemolken", d. h. es wird eine von den großen Ziehleinen in die Schluppe genommen und damit ſoweit vorwärts gerudert, als man glaubt, daß die Leine ausreicht; ſie wird nun durch den Anker oder an einem Baum am Ufer befeſtigt und nach dem Fahrzeuge zurückgefahren und auf demſelben an dieſer Leine gezogen.

Von Dresden nach Böhmen wird, da der Leinpfad dazu eingerichtet iſt, der Pferdezug mit großem Vortheil angewendet.

Bei den Aufwärtsladungen wird durch die ſpecielle Reviſion, beim Grenzzollamte Wittenberge ein Aufenthalt von 2, 4 bis 6 Tagen verurſacht.

Digitized by Google

Die Schiffsmannschaft bekommt Reiselohn und während der Reise das nöthige Bier, Holz und Geleuchte. Sie muß sich selbst beköstigen, weßhalb Jeder für sich kocht. Wenn während der Zeit, wo die Mannschaft am Ufer an der Leine zieht, das Mittagsmahl gekocht wird, so beaufsichtigt der Bootsmann das Kochen und Feuern in dem in der vordern Kajüte befindlichen Kochofen.

Obgleich eine in Hamburg complet gemachte Schiffsmannschaft nicht aus Landsleuten besteht, sondern oft aus Sachsen, Preußen, Hannoveranern und Mecklenburgern zusammengesetzt ist, so sind sie doch während der Reise bei ihrer schweren Arbeit und der Ertragung der übelsten Witterung einig und vergnügt unter sich. Am launigsten sind sie des Abends am Kochofen bei einem Kruge Bier, wo gewöhnlich ein heiteres Liedchen, wenn auch nicht nach den Regeln der Kunst, angestimmt wird. Wer früh beim Kaffeekochen saumselig ist und sich nicht dazuhält, wenn der Steuermann zum Aufbruch commandirt, muß denselben ungenossen stehen lassen. Mitunter haben die Schiffsleute eine gewisse Fertigkeit im Kochen erlangt.

Bei dem Ausladen haben die Zugknechte nichts zu thun, sie sind, sobald das Fahrzeug nach beendigter Reise vor Anker geht, ihres Dienstes entlassen. Sie kaufen sich dann gewöhnlich eine alte kleine Schluppe für etwa 8—10 Thaler und fahren in derselben wieder zurück.

Die Ablieferung der Ladung wird von dem Steuermanne und den beiden Bootsleuten zu besorgt. —

Ableichtestellen auf der sächsischen Elbstrecke: die Fuhrt bei Niederkretzschen und Schönau an der böhm. Grenze, die Leichte bei Postelwitz, die Fuhrt am Mittelhäger bei Prossen, die Leichte bei Wehlstädtel, die braune Fuhrt bei Heinau, die Stromenge an den Hägern bei Zschieren und Pillnitz, die Leichte bei Hosterwitz, die Kuhfuhrt bei Antons oberhalb Dresden, die Fuhrt bei Uebigau und Mikten, die Fuhrt bei Niederwartha, die Leichte bei Sörnewitz, die Fuhrt bei Meißen, die Klosterschwebe unterhalb Meißen, die rauhe Fuhrt bei Niedermuschütz, die Klingenfuhrt bei Diesbar, die Fuhrt am Hirschsteiner Mittelhäger, die Riesaer Steine, die Leuchte bei Zschäpa, die Fuhrt bei Strehla, die Fuhrt bei den Katzschhäusern an der preußischen Grenze. (S. Elbschifffahrtsgesetz v. 6. Febr. 1845.)

Verordnung. Die königl. sächs. Wasserbaucommission und das königl. Hauptsteueramt haben in Folge einer Verordnung des königl. Finanzministeriums v. 22. Januar 1850 in Betreff der Durchfahrt der stromabwärts schiffenden Elbkähne, Flösser und anderer Fahrzeuge durch die beiden Elbbrücken bei Dresden, welche für jeden der Localität nicht ganz kundigen Schiffer immer mit eini-

Digitized by Google

ger Gefahr verbunden ist, mehrere schifffahrts- und strompolizeiliche Einrichtungen und Vorschriften zur öffentlichen Kenntniß gebracht. Es ist nämlich zu dem bezeichneten Zwecke ein mit den hiesigen Stromverhältnissen genau bekannter Schiffer als „Stromwärter" auf Staatskosten angestellt worden, welcher während der Schifffahrtszeit oberhalb und, wenn nöthig, auch unterhalb beider Brücken, die Fahrbahn durch Mäler (Stangen, mit Strohbüscheln versehen) und Boien (kegelförmige Tonnen) stets richtig zu bezeichnen und diese Malzeichen nach Bedürfniß zu verändern hat. Seit d. 1. Juli 1850 sind denn auch diese Boien oberhalb der beiden Brücken sichtbar. Der Stromwärter ist für die Richtigkeit der Vermalung verantwortlich; dagegen hat auch jeder Schiffs- oder Floßführer die bezeichnete Fahrbahn genau inne zu halten und steht ihm im Unterlassungsfalle bei etwaigem Unglücksfalle keinerlei Anspruch auf Schadenersatz zu. Hierbei nachgewiesene Fahrlässigkeit oder Muthwille werden außerdem noch mit zehn Thaler Geld- oder verhältnißmäßiger Gefängnißstrafe geahndet. Der angestellte Stromwärter übt die Strompolizei aus und haben sich die Schiffer seinen Anordnungen unweigerlich zu fügen. In Gemäßheit des §. 4. der allerhöchsten Verordnung v. 16. Nov. 1844 ist das Hauptsteueramt zu Dresden bei allen vorkommenden Contraventionsfällen als die competente Behörde anzusehen.

Bekanntmachung. Von Seiten der königl. preußischen Regierung ist es für zulässig erachtet worden, in Fällen, wo durch das Hauptsteuer- und Elbzollamt zu Mühlberg blos ein Passage-Attest auszustellen ist, den Schiffen zu gestatten, Manifeste, Begleitscheine und sonstige Schiffspapiere durch einen vorausgeschickten Boten, behufs der Ausstellung des Passage-Attestes dem genannten königl. preußischen Hauptamte vorlegen zu lassen. — Dafern sich sodann bei Durchsicht der Papiere Bedenken nicht ergeben, kann das Passage-Attest sofort ausgestellt und unter Rückgabe der Papiere der Bote des Schiffers bedeutet werden, daß das Anlegen der Fahrzeuge in Mühlberg Behufs der Revision unterbleiben kann. Wird hingegen letztere für nöthig gehalten, so erfolgt die Zurückbehaltung der Papiere und es wird das Anlegen der Fahrzeuge durch den Boten bestellt. — In Gemäßheit der deshalb unterm 20. Mai 1847 anher erlassenen Hohen Directions-Verordnung Nr. 3000, werden auch Sie von dieser Erleichterung in dem Abfertigungs-Verfahren des Hauptamts Mühlberg mit dem Ersuchen andurch in Kenntniß gesetzt, den betheiligten Schiffern die hierunter getroffenen Bestimmungen thunlichst bald in geeigneter Maaße bekannt zu machen.

Dresden, am 28. Mai 1847.

Königliches Haupt-Steueramt.
Brescius, Zollrath.

Bekanntmachung.

Um Unglücksfälle bei der Elbschifffahrt zu verhüten, werden hiermit in Gemäßheit einer Verordnung des Königlichen Hohen Finanzministerii vom 10. April laufenden Jahres folgende **schifffahrts- und strompolizeiliche Einrichtungen und Vorschriften** zur allgemeinen Kenntniß gebracht.

§. 1.

Da die Durchfahrt der stromabwärts schiffenden Elbkähne, Flösser und anderer Fahrzeuge durch die Elbbrücke bei Meißen für jeden der Localität nicht ganz kundigen Schiffer immer mit einiger Gefahr verbunden ist, so ist beschlossen worden, an dieser Brücke während der Schiffbarkeit des Stromes eine fortdauernde Vermalung durch Sachkundige auf Staatskosten unterhalten zu lassen.

§. 2.

Zu diesem Behufe ist ein mit den dortigen Stromverhältnissen bekannter

Digitized by Google

Schiffer als „Stromwärter" angestellt worden und es hat derselbe als solcher in der Zeit, in welcher die Schifffahrt betrieben wird, oberhalb und, wenn es nothwendig ist, auch unterhalb der Brücke, insoweit letztere einen Einfluß auf das Fahrwasser haben kann, die Fahrbahn durch Mäler, Boien ꝛc. stets richtig zu bezeichnen und diese Malzeichen beim Fallen oder Wachsen des Stromes nach Bedürfniß zu verändern.

§. 3.

Der Stromwärter ist für die Richtigkeit der Vermalung verantwortlich und hat jeden durch unterlassene oder fehlerhafte Bezeichnung des Fahrwassers für die, die Brückenbögen passirenden Elbkähne, Flösser und andere Fahrzeuge entstehenden Schaden zu vertreten.

§. 4.

Dagegen darf kein Schiffer oder Flösser die Brückenbögen passiren, so lange die Malzeichen nicht gehörig in Ordnung sind, und ist der Stromwärter angewiesen, diejenigen Schiffs- oder Floßführer, welche in der Zeit ankommen, während die Malzeichen verändert werden müssen, oder wenn Naturereignisse, als Sturm, Nebel, Schnee- und Eisgang, diese Veränderung vorzunehmen nicht sogleich gestatten, in Zeiten aufmerksam zu machen, damit letztere mit ihren Fahrzeugen oder Flössern noch in angemessener Entfernung oberhalb der Brücke stellen oder beilegen können, und fällt derjenige, welcher solches unterläßt und den diesfallsigen Anordnungen des Stromwärters nicht gehörig nachkommt, in eine Ordnungsstrafe von fünf Thalern —. —. oder verhältnißmäßigem Gefängniß.

§. 5.

Jeder Schiffer oder Floßführer hat die zu Bezeichnung der Fahrbahn gesteckten Malzeichen genau inne zu halten und ist, wenn er solches unterläßt, unter allen Umständen für jeden hierdurch an der Brücke entstandenen Schaden verantwortlich, es steht ihm auch, im Fall das Fahrzeug selbst beschädigt worden, ein Anspruch an den Staat oder sonst Jemanden auf Ersatz nicht zu. Wenn ihm aber nachgewiesen werden kann, daß diese Abweichung von der bezeichneten Fahrbahn nicht etwa durch irgend ein unvorherzusehendes außerordentliches Ereigniß veranlaßt worden, vielmehr aus grober Fahrläßigkeit oder Muthwillen geschehen ist, so wird der Schuldige noch außerdem mit zehn Thalern —. —. Geld- oder verhältnißmäßiger Gefängnißstrafe belegt.

§. 6.

Dafern ein Schiff oder Floß vor den Brückenpfeilern scheitert, hat der Eigenthümer oder Führer die Herausschaffung desselben und der Ladung unverzüglich und mit größtmöglichster Kraftanstrengung zu bewirken, indem solches widrigenfalls von der Behörde auf seine Kosten veranstaltet wird.

§. 7.

Die zur Sicherheit der Schifffahrt gesteckten Malzeichen und Wegweiser sind als besonders befriedete Gegenstände anzusehen; es unterliegt daher die Entwendung, Wegnahme, Vernichtung oder Verrückung derselben, sowie deren Beschädigung oder Zerstörung aus Bosheit oder Muthwillen, den bezüglichen criminal-gesetzlichen Strafen.

§. 8.

Werden von den Schiffern dergleichen Malzeichen aus Unvorsichtigkeit oder grober Fahrläßigkeit niedergedrückt oder weggestoßen, so hat der Schuldige nicht nur dieselben sofort durch neue zu ersetzen oder den Werth derselben und den Kostenaufwand baar zu erstatten, sondern auch nach Befinden eine Ordnungsstrafe von Einem bis zu Fünf Thalern —. —. zu erlegen.

§. 9.

Ueberhaupt haben sich die Schiffs- und Floßführer den Anordnungen des

Digitized by Google

angestellten Stromwärters beim Anlegen an die Ufer ober- und unterhalb der Brücke und zwar auf eine solche Entfernung von derselben, als die Lage der Fahrzeuge auf das sichere und bequeme Passiren der Brücke von Einfluß sein kann, zu unterwerfen, außerdem aber jeden durch Nichtbeachtung derselben oder sonst durch Fahrlässigkeit entstandenen Schaden vollständig zu vertreten.

§. 10.

Das Hauptsteueramt Meißen ist nach §. 4 der allerhöchsten Verordnung v. 16. November 1844 als die zu Untersuchung und Bestrafung der gegen vorstehende Bestimmungen vorkommenden strom- und schifffahrtspolizeilichen Contraventionen competente Behörde anzusehen.

Meißen, am 30. April 1847.

Die Königliche Wasserbau-Commission und das Königl. Hauptsteueramt zu Meißen.
von Wolf. Schmidt. Lohse. Germann. Dathe.

Statuten des sächsischen Schiffer-Vereins.

§. 1. Der sächsische Schiffer-Verein ist eine freiwillige Vereinigung sächsischer Schiffer und Floßführer, eingegangen zu dem Zwecke, durch übereinstimmendes Handeln der einzelnen Mitglieder, und durch Ergreifung gemeinschaftlicher Maßregeln das Gewerbe der Schifffahrt theils von innen heraus durch Verbesserung der bestehenden und durch Einführung zweckmäßiger neuer Einrichtungen zu heben, theils demselben ein Organ zu verleihen, durch welches das gesammte Gewerbe nach außen hin seine Interessen besser zu vertreten und sich größere Achtung zu verschaffen im Stande sein möge.

§. 2. Der Verein ist keine Gilde oder Innung. Der Hinzutritt zu demselben steht daher jedem wirklichen Schiffer oder Floßführer, aber auch nur solchen, zu; mindestens können Personen, die nicht eines von beiden sind, nicht wirkliche Mitglieder sein. Personen, die sich um den Verein verdient gemacht haben, können zu Ehrenmitgliedern aufgenommen werden.

§. 3. Die Geschäfte des Vereins leitet ein aus drei Mitgliedern bestehender Vorstand. Für jedes dieser Mitglieder wird ein Stellvertreter bestimmt, der bei des betreffenden Vorstandsmitgliedes Verhinderung zur Completirung des Vorstandes hinzugezogen wird, jedoch so, daß, wenn seine

Digitized by Google

Herbeiziehung schwierig oder unmöglich wird, der Vorstand den dem Orte zunächst wohnenden Stellvertreter einzuberufen hat.

§. 4. Die drei Mitglieder, welche den Vorstand bilden, wählen unter sich einen vorsitzenden Vorsteher.

§. 5. Die Wahl der Vorstandsmitglieder und deren Stellvertreter geschieht durch Abstimmen nach Stimmenmehrheit.

§. 6. Alljährlich scheidet Einer aus dem Vorstande nach der Reihe, wie sie in denselben eingetreten, aus, und es erfolgt eine neue Wahl zur Ausfüllung der erledigten Stelle. Der Ausscheidende ist sofort wieder wählbar. — Dasselbe gilt von den Stellvertretern.

§. 7. Neben dem Vorstande besteht ein Ausschuß von 6 Mitgliedern, von denen alljährlich nach der Reihe, wie sie eingetreten, zwei ausscheiden, jedoch sofort wieder wählbar sind.

§. 8. Die Aemter des Vereins sind unentgeldlich zu verwaltende Ehrenämter.

§. 9. Den Vorstehern liegt es ob, die Beschlüsse der Vereinsversammlungen in Ausführung zu bringen, aber auch in Ermangelung solcher sind sie berechtigt und verpflichtet, wo sie es für nöthig oder zweckmäßig erachten, im Namen des Vereins und zu dessen und der Schifffahrt Vortheil nach ihrem besten Wissen und Gewissen zu handeln, wobei sie, soweit es die Rücksicht auf das Interesse der Schifffahrt und des Vereins verstattet, möglichst auf die an sie gelangenden Bitten, Wünsche und Beschwerden der einzelnen Mitglieder Bedacht zu nehmen haben.

Die Vorsteher unterzeichnen Schreiben, welche sie im Namen des Vereins entweder sämmtlich oder durch ihren Vorsitzenden ausfertigen, mit

„N. N., Vorsteher des Sächsischen Schiffervereins."

§. 10. Die Vorsteher sind für ihre im Interesse des Vereins gethanen Handlungen weder einzelnen Mitgliedern, noch dem ganzen Vereine verantwortlich, haben aber über dieselben bei jeder Jahresversammlung Bericht zu erstatten.

§. 11. Die Vorsteher verpflichten sich durch Handschlag, welchen sie den Mitgliedern des Ausschusses leisten, mit Verpfän-

Digitized by Google

dung ihrer Ehre, bei allem ihrem Thun und Lassen in Vereinsangelegenheiten nicht ihren eignen Vortheil, oder andere Sonderinteressen, sondern lediglich das Interesse des Vereins und der gesammten sächsischen Schifffahrt im Auge haben zu wollen.

§. 12. In wichtigen Fällen, wo der Vorstand sich nicht für ermächtigt hält, allein zu handeln, steht es ihm frei, den Ausschuß zu berufen und zu Rathe zu ziehen.

§. 13. Wer in dem Verein aufgenommen zu sein wünscht, meldet sich schriftlich beim Vorstand, welcher dann bei der nächsten Versammlung dessen Aufnahme zur Abstimmung bringt.

§. 14. Die Kosten, welche dem Vereine erwachsen, werden aus der Casse desselben bestritten. Diese verwaltet ein Cassirer, welcher jährlich dem Vereine Rechnung abzulegen hat, worauf durch Abstimmung zu entscheiden ist, ob der bisherige Cassirer das Amt ferner verwalten, oder ein neuer gewählt werden solle.

Zu der Casse des Vereins hat jedes Mitglied bei seiner Aufnahme 1 Thlr., ferner jährlich 1 Thlr. Beitrag zu entrichten.

§. 15. Es soll alljährlich am Sonnabend nach Neujahr eine ordentliche Versammlung in Dresden stattfinden. — Acht Tage vor diesem Sonnabend hat der Vorstand im Dresdner Anzeiger, im Pirnaischen und im Meißner Wochenblatte zu dieser Versammlung einzuladen, und bekannt zu machen, ob dieselbe an dem festgesetzten, oder wenn die Umstände es erheischen, an einem andern Tage stattfinden solle. — Außerordentliche Versammlungen sollen nur in den dringendsten Fällen vom Vorstande ausgeschrieben werden.

§. 16. Wer länger als zwei Jahre mit der Zahlung der jährlichen Beiträge in Rückstand verbleibt, und trotz wiederholter Erinnerungen nicht zahlt, hört auf Mitglied zu sein, und wird aus der Vereinsliste gestrichen.

§. 17. Wie überhaupt Zwangsmaßregeln irgend einer Art im Gebahren des Vereins mit dem Charakter desselben nicht vereinbar sind, so steht auch dem freiwilligen Austritte eines Mitgliedes

Digitized by Google

dem Verein kein Hinderniß im Wege; jedoch verpflichtet sich jedes Mitglied seinen Austritt und die Gründe dazu dem Vorstande anzuzeigen und den für das betreffende laufende Kalenderjahr fälligen Beitrag zu zahlen.

Decret. Nachdem die für den, von einer Anzahl sächsischer Schiffer und Floßführer gebildeten Schifferverein entworfenen Statuten, von welchen beglaubigte Abschrift bei der Canzlei der K. Kreisdirection zu Dresden behalten worden, mit Genehmigung des K. Ministerii des Innern, mit der gebetenen Bestätigung dergestalt, daß dem Inhalte derselben allenthalben genau nachgegangen werden soll, versehen worden sind, so ist hierüber gegenwärtiges

Decret

unter gewöhnlicher Vollziehung ausgefertigt worden.

Dresden, am 17. September 1846.

Königlich Sächsische Kreisdirection.

Dr. Merbach.

Richter v. Lieska.

Bezirksvorsteher.

Der concessionirte sächsische Schifferverein theilt sich längs der Elbe von der böhmischen bis zur preußischen Grenze nach dem Wohnorte der Mitglieder in 7 Bezirke: Schandau, Königstein, Stadt Wehlen, Pirna, Dresden, Meißen und Riesa:

Diese Bezirke sind eingetheilt:

1. Schandau, von der böhmischen Grenze bis mit Prossen.
2. Königstein, von Prossen bis nach Rathen.
3. Stadt Wehlen, von Rathen bis nach Posta.
4. Pirna, von Posta bis nach Pillnitz.
5. Dresden, von Pillnitz bis nach Niederwartha.
6. Meißen, von Niederwartha bis nach Merschwitz.
7. Riesa, von Merschwitz bis an die preußische Grenze.

Die Herren Bezirksvorsteher verpflichten sich, wie folgt:

§. 1. Alle auf der Strecke ihres Bezirkes vorkommende Hinder-

Digitized by Google

nisse, welche der Abhülfe oder der Verbesserung bedürfen, z. B. in der Fahrt liegende Steine, Leichstellen, an welchen das Baggern nöthig ist, oder Hindernisse am oder auf dem Leinpfad, dem Vorstande des Vereins schriftlich anzuzeigen. Diese schriftlichen Anzeigen können in gewöhnlicher Briefform geschehen, müssen aber so eingerichtet sein, daß sie den, von dem Vorstande an die betreffende Behörde abzugebenden Schreiben, als Zeugnisse beigelegt werden können.

§. 2. Alle den Vereinsmitgliedern mitzutheilende Verordnungen, Bekanntmachungen oder Einladungen werden vom Vorstande an die Bezirksvorsteher geschickt und diese haben den Mitgliedern ihres Bezirks das Nöthige daraus mitzutheilen.

§. 3. Die Bezirksvorsteher haben an den Vorstand Anzeige zu machen: von den Steuerleuten, welche sich durch Thätigkeit, Ehrlichkeit, Geschicklichkeit und überhaupt durch gutes Betragen auszeichnen, — ebenso von denjenigen, welche sich dem Trunke ergeben, Betrügereien begehen oder überhaupt sich schlecht betragen, damit der Vorstand die Erstern dem Vereine zur Belobung oder Ertheilung eines Ehrendiploms vorschlagen kann; — die andern durch einen Verweis vor dem Vereine oder auch durch öffentliche Blätter zurechtweisen oder denselben durch die betreffende Behörde das Patent entziehen lasse.

§. 4. Bei vorkommenden Unglücksfällen wird der Bezirksvorsteher dem betreffenden Schiffer oder Steuermann mit Rath und That beistehen.

§. 5. Bei Aufnahme eines Schiffers in den Verein hat der Aufzunehmende bei dem Bezirksvorsteher sich zu melden. Dieser entscheidet über Würdigkeit und Befähigung und hat sein Urtheil dem Vorstande mitzutheilen, welcher das Nöthige über den neu Aufzunehmenden verfügen wird.

§. 6. Die von Mitgliedern an den Verein zu zahlenden Geldbeiträge hat der Bezirksvorsteher von den Mitgliedern seines Bezirks einzucassiren und an den Vereinscassirer abzugeben.

§. 7. Die Bezirksvorsteher werden von den Mitgliedern des Bezirks gewählt. — Wenn ein Bezirksvorsteher sein Amt nie-

Digitized by Google

verlegen will, so hat er vorher eine neue Wahl anzuordnen und an den Vorstand seinen Abgang und die Wahl des neugewählten Bezirksvorstehers anzuzeigen.

Schiffsdienstzeugnißbücher.

Der Zweck der von dem sächsischen Schifferverein eingeführten Schiffsdienstzeugnißbücher ist ein doppelter:

erstens, daß der Schiffs- oder Floßherr durch dieselben in Stand gesetzt werde, diejenigen, welche bei ihm Dienste suchen, hinsichtlich ihres bisherigen Betragens, ihrer Sittlichkeit und ihrer Tüchtigkeit in Bezug auf Schifffahrtskenntnisse zu beurtheilen, und

zweitens, daß den Schiffsmannschaften, wenn sie Dienste suchen, durch diese Bücher ein Mittel geboten werde, sich über ihre Person auszuweisen, glaubwürdige Zeugnisse vorzuzeigen und dadurch ihre Aufnahme in neue Dienste zu erleichtern.

Die Schiffsmannschaft ist dem Schiffs- oder Floßherrn Treue, Ehrerbietung und Gehorsam, und dem Steuermann, sowie Jedem, der den Herrn des Fahrzeugs vertritt, Gehorsam und Achtung schuldig.

Jeder bei der Schifffahrt Dienende soll immer nach seinen besten Kräften thätig und ordentlich sein und besonders beim Vermannen und Leichten sich nicht unwillig zu der ihm aufgetragenen Arbeit zeigen.

Bei drohenden oder sich ereignenden Unglücksfällen ist es Pflicht jedes Einzelnen der Schiffsmannschaft, auch ohne vorhergegangene Aufforderung alle ihre Kräfte aufzubieten, um das Unglück und den Schaden, sowohl von der Ladung, als von dem Fahrzeuge nach Möglichkeit abzuwenden, oder doch wenigstens zu vermindern.

Ein Jeder von der Schiffsmannschaft hat sich nicht nur für seine Person des Stehlens und der Veruntreuung an der Ladung und den Schiffseffecten zu enthalten, sondern auch durch seine Wachsamkeit Andere daran zu hindern, oder wenn eine solche von einem anderen zur Schiffsmannschaft gehörigen oder

Digitized by Google

irgend einer andern Person verübte Veruntreuung zu seiner Kenntniß kommt, dem Schiffsherrn oder seinem Steuermanne, (bei Kaufmannsgütern dem betreffenden Herrn Schiffsprocureur oder der Obrigkeit) Anzeige davon zu machen.

Jeder auf dem Wasser Dienende hat beim Eintritt in einen Dienst sein Zeugnißbuch dem Schiffs- oder Floßherrn (oder dem denselben vertretenden Steuermanne) auszuhändigen, in dessen Verwahrung es bis zur Entlassung aus dem Dienste bleibt. Zu dieser Zeit hat der Schiffs- oder Floßherr (oder dessen Steuermann) eigenhändig oder durch eine andere Person in seinem Auftrage in das Zeugnißbuch ein Dienstzeugniß einzuzeichnen und mit seinem Siegel zu versehen.

Ein Jeder von der Schiffsmannschaft hat in dem Falle, daß ihm sein Dienstbuch abhanden kommt, sofort seinem gegenwärtigen, oder, dafern er außer Dienst sei, seinem frühern Herrn, oder wenn dieses nicht gut thunlich ist, dem jedesmaligen Vorstande des Schiffervereins davon Anzeige zu machen, welcher danach wegen Aushändigung eines neuen Dienstbuches die nöthigen Maßregeln ergreifen wird.

Durch Annahme des Zeugnißbuches verpflichtet sich der Inhaber zur gewissenhaften Beobachtung der vorstehend angegebenen Pflichten.

Die Gebühr für ein Dienstzeugnißbuch beträgt 2 Ngr., und ist von Jedem, der ein solches erhält, dem Schiffsherrn zu erstatten.

Dresden, den 3. Januar 1847.

Der Vorstand des sächsischen Schiffervereins.

Mittheilungen über die zwischen Magdeburg und Sachsen bestehenden Schifffahrtseinrichtungen.

Die seit dem Jahre 1844 zwischen Magdeburg und Sachsen bestehende auf den von der dresdner Handelsinnung mit den Herren C. F. Koch und Friedr. Andrä in Magdeburg und Herrn F. A. Hartmann in Dresden abgeschlossenen Verträgen beruhende Reiheschifffahrt hat dem „Elbschifffahrts-Comité des dresdner Handelsstandes", dessen Wirkungskreise die

Digitized by Google

Sache angehört, (s. die Berichte desselben v. 1. Juli 1844 und 20. April 1845) wiederholt Gelegenheit gegeben, den Handels- und Fabrikstand des engeren Vaterlandes von den Grundbestimmungen dieser streng geregelten Schifffahrtseinrichtung und dem Fortgange des Unternehmens in Kenntniß zu setzen und zur Betheiligung im eignen wie im allgemeinen Interesse aufzufordern. Denn hatte schon gleich der erste Beginn des Unternehmens seine Zweckmäßigkeit und seinen Werth dargelegt, so sind ferner durch den Fortgang der Sache in den letzten Jahren jene Erfahrungen bewährt und bestätigt worden und haben für eine noch regere Benutzung des Unternehmens die wohlthätigsten Einwirkungen auf dem sächsischen Elbhandelsverkehr in gewisse Aussicht gestellt.

Das „Elbschifffahrts-Comité des dresdner Handelsstandes" hält es daher für seine Pflicht, mit diesen erfreulichen Erfahrungen vor den hierbei betheiligten Handels- und Fabrikstand Sachsens zu treten und seine Aufforderung zur Benutzung und Förderung der ganzen Einrichtung zu wiederholen.

Der Zweck des Unternehmens ist die Begründung und Erhaltung eines geordneten, für die stets prompte und sichere Güterbeförderung Bürgschaft bietendem und alle willkührlichen Belastungen der Frachten ausschließenden Schifffahrtsbetriebes zwischen Magdeburg und Sachsen, verbunden mit einer Zweigschifffahrt von und nach Berlin, Stettin und andern Plätzen an der Oder, Warthe und Weichsel einerseits und von und nach Böhmen andrerseits. Dabei handelt es sich namentlich um die Beseitigung des bekannten in Magdeburg herrschenden Unwesens der Discretions- oder Centnergelderhebung und um die Feststellung fester den Verhältnissen und den Forderungen der Billigkeit für alle Theile entsprechenden Frachtsätze. Diese Zwecke wurden durch die Eingangsgedachten Verträge erreicht, auf deren Grund eine geregelte Reiheschifffahrt zwischen Magdeburg und Sachsen ins Leben trat, deren Leitung durch zwei in Magdeburg und Dresden errichtete, sich gegenseitig controlirende **Procuratur-Comtoire** erfolgt. Diese, an deren Spitze die Herren C. F. Koch und Friedr. Andrä in Magdeburg und Herr F. A. Hartmann in Dresden stehen, be-

Digitized by Google

sorgen das Verladungsgeschäft in der vorgeschriebenen Ordnung und Regelmäßigkeit mittelst der angenommenen Tourkähne der angestellten und verpflichteten Reiheschiffer gegen fest normirte, möglichst billig gestellte und in den Frachtsätzen einbegriffene Procuraturgebühren, während die Frachtsätze selbst ebenfalls je nach den Wasserstandsverhältnissen und nach Art der Transportgüter im Allgemeinen fest normirt sind, worüber der weiter unten näher zu erwähnende Frachttarif unter A. Ausweis giebt.

Discretionserlegung sowie überhaupt jede andere Gebühr außer dem normirten Frachtsatze ist hierbei gänzlich ausgeschlossen.

Hauptaugenwerke sind bei dieser Einrichtung auf möglichst rasche Einladung und Abfertigung der Kähne, auf Gewähr der Zuverlässigkeit und Tüchtigkeit der Schiffsgefäße sowie der Mannschaften, auf rasche Vollendung der Reisen unter Anwendung der erforderlichen, wenn auch für die Schiffer oftmals kostspieligen Zugkraft bei den Bergfahrten, auf die nöthigen Garantieen für pünktliche und richtige Ablieferung der Frachtgüter und für vollständige Vergütung etwa eintretender Schäden Seiten der dafür verantwortlichen Schiffer gerichtet worden. —

Als Vorbild für diese ganze Einrichtung hat die seit wohl 20 Jahren zwischen Hamburg und Sachsen durch die Herren Nitzschner und Spalteholz in Dresden und Herrn C. G. Keilig in Hamburg vermittelte Reiheschifffahrt gedient, welche, zwar nicht auf schriftlichen Verträgen beruhend, aus der gleichmäßig bei allen Betheiligten entstandenen Ueberzeugung ihrer Zweckmäßigkeit und Nothwendigkeit und durch die uneigennützige und aufopfernde Thätigkeit jener edlen Männer sich selbst geregelt hat. Sie zeigt daher allenthalben in ihrem ganzen Betriebe den vollständigsten Einklang der Frachtgeber und der Frachtnehmer, der Kaufleute und der Schiffer unter einander, eine wechselseitige ungetrübte Zufriedenheit derselben, die sich in dem Umfange des Betriebes dieser Schifffahrt am klarsten kund giebt. Denn ohne daß dieselbe irgend ein Privilegium oder eine sonstige Begünstigung genießt, hat sich dennoch fast der gesammte Schifffahrtverkehr zwischen den sächsischen Elbplätzen und Hamburg ihr zugewendet und bei ihr concentrirt, in einer Weise, daß ein con-

Digitized by Google

currirender und den Verkehr zersplittender Schifffahrtbetrieb neben ihr kaum noch versucht wird.

Die zu stets schnellen Beförderungen unbedingt erforderliche Centralisation des Güterverkehrs hat sich also hier auf diese Weise von selbst gestaltet. Während es daher rücksichtlich der Benutzung der hamburg-sächsischen Reiheschifffahrt keiner Einladung und Anregung mehr bedarf, hat dagegen die magdeburg-sächsische Reiheschifffahrt fortwährend mit einer sehr nachtheiligen Concurrenz: der Mitbewerbung der sogenannten wilden Schiffer zu kämpfen, welche für baare Abentrichtung einer Gebühr (Discretion) unter Connivenz vieler Güterverlader in Magdeburg die Frachtgüter fortwährend zu Ungunsten der Reiheschifffahrt an sich ziehen, und indem sie dies doch nur auf Unkosten der Empfänger thun, welche um so viel mehr Fracht zahlen müssen, zugleich dadurch den zur raschen und regelmäßigen Beförderung und zur Rentabilität im Verhältniß zu den Frachtpreisen nothwendigen Umfang des Verkehrs und Betriebes der Reiheschifffahrt schmälern. Da jedoch nur eine gleichmäßige und ansehnliche Frequenz die mit einem postgangmäßigen Schifffahrtbetriebe verbundenen Opfer wieder auszugleichen vermag und, eine solche Frequenz zu erzielen, von unseren verpflichteten Reiheschiffern das obige Mittel der wilden Schifffahrt niemals angewendet werden darf, so drängt es auch uns um so mehr, alle Schifffahrtinteressenten in Sachsen hiermit auf das dringendste aufzufordern, sich nur der magdeburg-sächsischen Reiheschifffahrt zu bedienen. Man ersuchet Sie daher diesfalls für alle Verladungen in Magdeburg, über welche Sie zu disponiren haben, die Herren Koch und Andrä, in Vergleichs- oder Tarfrachten ausdrücklich vorzuschreiben und so lange das Discretionswesen in Magdeburg noch fortbesteht, unabläßig und genau darüber zu wachen, daß Ihre Geschäftsfreunde in Magdeburg diesen Vorschriften gewissenhaft nachkommen und nicht etwa eigenmächtig und willkührlich andere Schiffer mit den für unsere Reiheschifffahrt bestimmt gewesenen Gütern bevorzugen.

Hat das Unternehmen ungeachtet der gedachten Schmälerungen und Widerwärtigkeiten dennoch bis jetzt seinen ungestörten und im Ganzen erfreulichen Fortgang gehabt, so verdanken wir

Digitized by Google

den im Allgemeinen immer noch guten Erfolg einmal eben nur dem höchst erfreulichen Umstande, daß sich die getroffene Einrichtung als eine ihrem guten Zweck wirklich entsprechende, als ein Bedürfniß für den Elbverkehr bewährt hat. Auf der andern Seite ist aber dabei noch der Gewissenhaftigkeit und Uneigennützigkeit rühmend zu gedenken, mit welcher sich die Herren Koch und Andrä in Magdeburg und Hartmann in Dresden der Sache hingegeben haben. Nur durch eine solche Unterstützung konnte das erreicht werden, was der dresdner Handelsstand dabei in seinem und im allgemeinen Interesse bezweckte.

Eine kurz gedrängte Uebersicht des Betriebes bei der Reiheschifffahrt zwischen Magdeburg und Sachsen mag als Beleg zu obigen Angaben dienen. Es wurden befördert

stromaufwärts

von Magdeburg, incl. der Anschlußgüter von Stettin

im Jahre	Ladungen	Güterquantum,	worunter Stettiner Güter	Durchschnittliche Dauer der Fahrzeit
1844:	88	124730 Ctnr.	— Ctnr.	15 Tage
1845:	127	145294 "	— "	16 "
1846:	160	154134 "	44151 "	16 "
1847:	123	158280 "	42568 "	15 "
1848:	113	109109 "	15114 "	15 "

dagegen

zu Thal

nach Torgau, Dessau, Magdeburg, Berlin, Stettin u. s. w.

im Jahre	Centner	Kaufmannsgüter excl. Kohlenverladungen
1844:	26072	" " "
1845:	29475	" " "
1846:	39055	" " "
1847:	42345	" " "
1848:	25035	" " "

Der Güterverkehr bei der hamburg-sächsischen Reiheschifffahrt, deren Leitung in den Händen der Herren Nitzschner und Spalteholz in Dresden und C. G. Keilig in Hamburg ist, hat sich dagegen in demselbem Zeitraume folgender Maaßen gestaltet:

Digitized by Google

stromaufwärts

im Jahre	Ladungen	Güterquantum	Durchschnittl. Dauer d. Fahrt	
1844:	98	132008	29—30 Tage	incl. Zoll-Aufenthalt in Wittenberge, welcher durchschnttl. 4—5 Tage betrug.
1845:	106	154749	29—30 "	
1846:	154	208099	29—30 "	
1847:	166	237441	25—26 "	
1848:	115	139071	25—26 "	

stromabwärts

im Jahre	Ladungen	Güterquantum	Durchschnittl. Dauer d. Fahrt	
1844:	34	37146	14—15 Tage	incl. Zoll-Aufenthalt in Wittenberge.
1845:	29	36185	14—15 "	
1846:	37	36686	11 "	
1847:	39	34618	10 "	
1848:	35	22141	11—12 "	

Lehrt nun auch diese Uebersicht, daß in dem letzten Jahre eine bedeutende Abminderung des Frachtquantums des Elbschiffahrtsverkehrs gegen die früheren Jahre Statt gefunden hat, so ist doch die Ursache derselben nicht in dem Unternehmen selbst, sondern in äußeren Zufälligkeiten und Verhältnissen zu suchen, welche auf den Elbverkehr höchst ungünstig zurückgewirkt haben. Hierher gehört einmal die Jahre 1848 stattgefundene allgemeine Stockung des Handels und der Gewerbe, herbeigeführt durch die politischen Zerwürfnisse, sowie ganz besonders die immer mächtiger gewordene Concurrenz, welche die Elbschifffahrt durch die Eisenbahnen zu erleiden hat. Diese durch entsprechende Einrichtungen und Erleichterungen durchgängig von den Staatsbehörden begünstigte Concurrenz ist um so gefährlicher geworden, je weniger der natürlichere Weg des Frachtverkehrs, welchen die Elbe bietet, von den schwer auf ihm ruhenden unnatürlichen Belastungen durchgreifende Befreiung gefunden hat und je mehr er durch den Mangel hinreichender Anstalten schwieriger und anstrengender zu werden droht. Der Ausfall in dem Quantum der Stettiner Güter im Jahre 1848 gegen früher ist aber dadurch zu erklären, daß während gewisse im Elbzoll ermäßigte Artikel (siehe unten) in Folge dieser Ermäßigung dem Verkehre über Stettin entgangen und dem directen Elbwege über Hamburg wieder zugeführt worden sind, andererseits ein großer Theil der Stettiner Güter einen

Digitized by Google

anderen, bequemeren und billigeren Weg auf der directen Eisenbahn gefunden hat, mit welchem die Schifffahrt auf der mit der Oder durch den Canal verbundenen Elbe nicht concurriren kann. In dieser Hinsicht ist jedoch der Blick der Betheiligten auf die einheitlichere Gestaltung Deutschlands gerichtet; bereits sind Entwürfe für Aufhebung der Flußzölle und Regelung der deutschen Flußschifffahrt, welche der ihrem Untergange entgegeneilenden, für das gesammte Sachsen so überaus wichtigen Elbschifffahrt rettend unter die Arme greifen werden, ausgearbeitet, und steht zu hoffen, daß, von welcher Seite auch die einheitlichere Entwickelung der deutschen Verhältnisse kommen mag, jene Arbeiten nicht unnütz geworden sind. Dabei darf auch nicht vergessen werden, daß zwar auch, namentlich in neuerer Zeit, von den betreffenden Staatsregierungen dem Elbhandel schon einige, wenigstens die Schifffahrt von Hamburg nach Sachsen wohlthätig berührende Erleichterungen zu Theil geworden sind. Unter diesen Erleichterungen nennen wir aus neuester Zeit die in Folge einer Uebereinkunft sämmtlicher Elbuferstaaten angeordnete Herabsetzung des Elbzolles bei gewissen Artikeln, nämlich bei Palmöl, Baumöl, Sumach, Farbeholz und Quercitron, Harz und Schwefelsäure (Vitriolöl) auf ein Viertheil, bei Soda, Thran und Schwefel auf ein Fünftheil und bei Heringen und Südseesalpeter auf ein Zehntheil des vollen Satzes.

Diese Herabsetzung ist demzufolge auch für die österreichische Elbstrecke eingetreten und ist überdieß hier der Platz, einer an die Administration der Handelsinnung zu Dresden Seiten des königl. sächs. Ministerium des Innern ergangenen Veranlassung gemäß, die Interessenten davon in Kenntniß zu setzen, daß die k. k. österreichische Regierung nunmehr zur Begünstigung der Moldauschifffahrt auch für die Moldau anstatt der bisher dort geltenden Zollsätze die milderen Zollbestimmungen der Additionalacte zur Elbschifffahrtsconvention und zugleich jene neuerdings eingetretenen Ermäßigungen in Kraft gesetzt hat, wiewohl die dadurch erwachsenden Zollerleichterungen nicht bedeutend genug sind, um auf die Frachtpreise der Moldauschifffahrt einen Einfluß zu üben.

Die für den Elbverkehr eingetretenen Erleichterungen können jedoch bei den überwiegenden Vortheilen, die immer noch die

Digitized by Google

concurrirenden Frachtverkehrsstraßen, namentlich Eisenbahnen vor der Elbe voraus hatten, wenig Aussicht auf eine günstigere Gestaltung des Elbhandels eröffnen, wie die Erfahrung des Jahres 1848 nur zu sehr bestätigt hat. Je mehr nun aber mit der Verwirklichung deutscher Einheit ein gedeihlicher Aufschwung des Elbhandels in Aussicht gestellt ist, desto wichtiger und segensreicher wird das Unternehmen einer geregelten Güterschifffahrt, desto mehr nimmt dasselbe die Aufmerksamkeit und Beachtung aller Betheiligten in Anspruch.

Durch die obige Zusammenstellung der Hauptgrundsätze, auf welchen die Einrichtung beruht, haben wir bereits das an die Hand gegeben, was zur verdienten Würdigung führt, dessenungeachtet möge es uns gestattet sein, am Schlusse nochmals diejenigen besonderen praktischen Vortheile namentlich hervorzuheben, welche sich an die Verwirklichung und Benutzung des Unternehmens im Gegensatze zu der sogenannten wilden Schifffahrt knüpfen und sich durch die Erfahrung klar herausgestellt haben. Hierher gehört:

1) Die Sicherheit der Güterbeförderung hinsichtlich des Zeitaufwandes: Prompte Abfertigung der Kähne und strenge Wahrnehmung der Tourzeit unterliegen mit der Fürsorge und Beaufsichtigung der Procuratur-Comtoire, und werden auf eine dem Waareninteressenten ebenso wie dem Schiffer vortheilhafte Weise geregelt.

2) Der Schutz gegen jede Bevortheilung oder Bedrückung in den Frachtlöhnen. Durch die genaue, den Wasserstandsverhältnissen angepaßte Feststellung der Frachtsätze, welche die Procuraturgebühren mit in sich begreifen und jede weitere über den wirklichen Frachtbetrag und die mäßige Procuraturgebühr hinausreichende Frachtzahlung ausschließen, ist dafür gesorgt, daß bei jeder Frachtaufgabe jeder Theil ohne besonderes Abkommen weiß, was er beziehendlich zu geben hat oder bekommt und ist namentlich dabei die so höchst nachtheilige, in Magdeburg übliche Abgabe der Discretion für alle, welche sich eben der Reiheschifffahrt bedienen, gänzlich beseitigt worden.

Der unter A anliegende Tarif der Frachtsätze sowohl für die Tourschifffahrt zwischen Magdeburg und Sachsen als auch

Digitized by Google

für die Hamburger Schifffahrt nebst den erforderlichen Erläuterungen giebt eine vollständige Uebersicht über die bestehenden Frachtbestimmungen und sind zur Vervollständigung auch die Frachtsätze nach anderen und entfernteren Flußstationen unter Berücksichtigung der Wasserstandsverhältnisse mit aufgenommen worden.

3) Die gegen Beschädigungen und Beraubungen der Güter gewährte volle Garantie: die fortwährende Oberaufsicht, sowie die für obige Fälle getroffenen strengen Bestimmungen sorgen für rasche Erörterung und Untersuchung jedes Differenzfalles und für sofortige und vollständige Befriedigung der Anspruchsberechtigten, in welcher Hinsicht jedoch die erfreuliche Bemerkung zu machen ist, daß bis jetzt noch wenig Veranlassungen zu Erhebung solcher Ansprüche vorgekommen sind.

4) Die Leichtigkeit der Frachtaufgabe für die Verlader, indem dieselben sich lediglich der stets bereiten Vermittelung der betreffenden Procureure zu bedienen haben, und die Verladungen in der durch die Reiheschifffahrt gebotenen Weise prompt und sicher besorgt zu wissen.

5) Regelung des Erwerbes der Schiffer, Hebung des Schifferstandes und Schutz desselben gegen Willkürlichkeit ihrer Arbeitgeber oder der sich ohne alle Concession oder Controlirung aufwerfenden Agenten und Procureure. Diese auf die Sicherheit des Frachtbetriebes im Allgemeinen höchst günstig zurückwirkende wohlthätige Folge der Reiheschifffahrt erklärt sich aus der in derselben liegenden und nur so möglichen, den Forderungen der Billigkeit und Gleichheit entsprechenden Vereinigung der Schiffer zu gemeinsamer Ausübung ihres Gewerbes und in der ganzen auf Solidität und gleiche gerechte Berücksichtigung beider Theile abzweckenden Schifffahrtseinrichtung, bei welcher sich offenbart, daß bei keinem Gewerbe die Association, wenn sie auf vernünftiger und reeller Grundlage beruht, zweckmäßiger und nothwendiger erscheint, als gerade bei dem Schiffergewerbe. Möge diese uns innewohnende Ueberzeichung auch bei den betreffenden Verwaltungs- und Gesetzgebungsorganen festen Fuß fassen, möge sie aber auch die rege und ausschließliche Benutzung des Reiheschifffahrtunternehmens Seiten des dabei wesentlich interessirten Han-

Digitized by Google

dels- und Fabrikstandes unseres engeren Vaterlandes zur Folge haben, um so größer wird dann ein segensreicher Erfolg unserer Bestrebungen sein.

Zum Schluß können wir nicht umhin, außer den in gleichem Sinne wirkenden Schifffahrtsunternehmungen, deren im vorstehenden Berichte und der Beilage gedacht ist, noch besonders auf ein Institut aufmerksam zu machen und es der Beachtung zu empfehlen, welches für die Elbschifffahrt von hoher Wichtigkeit ist; es ist dies die, unterm 24. Februar 1851 von dem K. Sächs. Mininisterium des Innern bestätigte

„Neue sächsische Flußversicherungs-Gesellschaft zu Leipzig,"

welche nach der Auflösung des früheren sächsischen Flußassecuranz-Compagnie sich Ende März 1849 neu gebildet hat und namentlich dem sächsischen Handels- und Fabrikstande mannichfache Vortheile bietend, — indem dieselbe z. B. bei billigen Assecuranz-Prämien diejenigen, die bei ihr versicherten, durch ansehnliche, dem Resultate jeder Jahresrechnung entsprechende Rückprämien, selbst mit an dem Unternehmen betheiligt, — auf die ausgedehnteste Benutzung den gerechtesten Anspruch hat.

Der Fonds dieser „Neuen sächsischen Flußversicherungs-Gesellschaft" besteht in Hundert und funfzig Tausend Thalern im Vierzehnthalerfuße und wird gebildet durch Dreihundert Actien, jede zu 500 Thalern. Die Gesellschaft ist jedoch für begründet zu halten und tritt in Thätigkeit, sobald Zweihundert Actien gezeichnet und ausgegeben sind.

Wir laden daher auch zur Benutzung dieser vaterländischen Anstalt angelegentlichst ein und bitten bei Waarenbezeichnungen zu Wasser und besonders auch bei Assecuranz-Auftragsertheilungen zu diesem Endzwecke ausdrücklich „unter sächsischer Assecuranz" vorzuschreiben. Vollmacht zur Abschließung der Versicherung haben zur Zeit:

in Dresden: die Herren Nitzschner & Spateholz, Firma: das Elbschifffahrts-Comptoir,
in Hamburg: Herr C. G. Keilig,
in Magdeburg: Herr Wilhelm Brünicke,
in Berlin: Herr Hermann John.

Digitized by Google

in Stettin: Herr S. F. Winkelsesser,
in Pirna: Herr J. C. Nicolai,
in Tetschen: die Herren Jordan u. Barber,
in Prag: Herr Gustav Jordan,
in Landsberg a. W.: die Herren L. Lesser u. Sohn,

und sind einerseits Hr. C. G. Keilig in Hamburg als Schifffahrtsdirector oder Procureur, andererseits die ehrenwerthesten Schiffer, namentlich die Herren Friedr. Andreä, C. F. Koch, Gustav Tonne und Friedrich Brünicke in Magdeburg als Schifffahrttreibende die schriftliche Verpflichtung eingegangen, für die hier besonders mit in Frage kommende Fahrt zwischen Hamburg und Magdeburg jederzeit für gute Fahrzeuge, schnellste Abfertigung und schnelle Reisen Sorge zu tragen, sowie überhaupt hierbei prompte und solide Beförderung eintreten zu lassen, wie solche seit Jahren zwischen Hamburg und Dresden stattgefunden hat. Uebrigens übt diese Assecuranzeinrichtung keinen Zwang aus, läßt vielmehr im allgemeinen Interesse des prompten Schifffahrtsverkehrs auf den bei ihr versicherten Kähnen auch Zuladungen von Gütern zu, welche gar nicht oder bei anderen Assecuranzanstalten versichert sind. Die Magdeburger Assecuranz-Compagnie hält dagegen zur Zeit immer noch den Assecuranzzwang fest, indem sie ihren Schiffern Güter, welche nicht oder bei anderen Versicherungsanstalten versichert sind, mit in Ladung zu nehmen, verbietet. Alle Bemühungen, dieselbe auf dem Wege gütlicher Verständigung zu einem coulanteren Verfahren zu bestimmen, sind leider erfolglos geblieben und hat eben dieser Umstand Veranlassung gegeben, jene eigene selbstständige Schifffahrt für den sächsischen Verkehr von Hamburg nach Magdeburg zu begründen.

Haben wir mit diesem Berichte eine dringende Pflicht gegen den Handels- und Schifferstand erfüllt, so dürfte es auf der anderen Seite an den Betheiligten selbst sein, der Sache die vollste Aufmerksamkeit zu schenken.

Vertrauensvoll geben wir daher die Benutznng der hergestellten und beziehendlich von uns — dem „Elbschifffahrts-Comité des Dresdner Handelsstandes" — empfohlenen Einrichtungen

Digitized by Google

dem Patriotismus und dem Gemeinsinn unseres Handels- und Gewerbstandes anheim.

A.
Tarif der Frachtsätze.

pro Centner Handelsgewicht einschließlich der Procuraturgebühren.

I.
Für die Schifffahrt zwischen Magdeburg und Sachsen,

je nach den unter ⊙ ersichtlichen Classen der Güter.

A. Bei der **Bergfahrt**

nach Strehla, Riesa, Nünchritz, Meißen und Dresden.

1) Für Magdeburger Gut

bei einem Wasserstande bis **11** Zoll unter **0** des Dresdner Elbmessers

Güter erster	Classe	6¼ Sgr.
= zweiter	=	5 =
= dritter	=	3¾ =

Diese Normalsätze erhöhen sich bei niedrigerem Wasserstande, des geringeren Ladungs-Quantums wegen, in folgender Maaße:

bei einem Wasserstande

von	**12**	bis	**17**	Zoll unter	**0**	um	**1¼**	Sgr.	pro	Centner.
=	**18**	=	**23**	=	=	=	**2½**	=	=	=
=	**30**	=	**35**	=	=	=	**5**	=	=	=
=	**36**	=	**41**	=	=	=	**6¼**	=	=	=
=	42	Zoll unter	**0**	u. darunter			**7½**	=	=	=

2) Für Stettin-Magdeburger Gut

Güter erster	Classe	5 Sgr.
= zweiter und		
= dritter	Classe	3¾ =

B. Bei der **Thalfahrt**

von Dresden nach Magdeburg

Die Sätze der Bergfahrt unter einer Abminderung von jedesmal 2¼ Sgr. pro Centner

Digitized by Google

von Dresden nach			Meißen	pro Ctr.		1 3/10	Ngr.
=	=	=	Nünchritz, Strehla u. Riesa	=	=	2 1/2	=
=	=	=	Mühlberg u. Torgau	=	=	4	Sgr.
=	=	=	Wittenberg, Dessau u. Magdeburg	=	=	5	=
=	=	=	Halle	=	=	10	=

II.

Für die Schifffahrt zwischen Hamburg und Sachsen.

A. Bei der Bergfahrt

von Hamburg, Altona und Lauenburg nach Strehla, Riesa und Dresden . . . . . Normalsatz pro Ctr. 10 Ngr.
von Hamburg ꝛc. nach Pirna = = = 11 3/10 =
von Hamburg ꝛc. nach Königstein und Schandau . . = = = 12 1/2 =

Bemerkung. Bei ordinairen Artikeln tritt eine Ermäßigung von 1 Ngr. und nach Umständen 2 Ngr. auf die Gesammtstrecke ein.

B. Bei der Thalfahrt

von Dresden nach Hamburg, Altona und Lauenburg Normalsatz pro Ctr. 9 Ngr.
welcher bei ordinairen Artikeln bis . . . . . = = 6 = herabsinkt.

III.

Für die Schifffahrt von Dresden oberhalb und nach Böhmen.

Von Dresden nach			Pirna	pro Ctr.		1 3/10	Ngr.
=	=	=	Königstein u. Schandau	=	=	2 1/2	=
=	=	=	Tetschen excl. Zölle .	=	=	4	=
=	=	=	Prag incl. böhmische Elb- und Moldau-Zölle	=	=	16	=

Ein fester Frachtsatz auf die Strecke von Dresden nach Böhmen kann jedoch im Allgemeinen nicht bestimmt werden. Die Frachten dahin richten sich nach den für die einzelnen Artikel bestehenden Zoll- und Verkehrsverhältnissen und werden von den Herren Hartmann und Nitzschner u. Spateholz in Dresden

Digitized by Google

stets möglichst billig und jenen Verhältnissen entsprechend bedungen.

Von Pirna nach Dresden . . . . . pro Ctr. } $1^3/_{10}$ Ngr.
= = = Königstein . . . . . = = }
= Schandau nach Königstein . . . . = = }
= = u. Königstein nach Pirna = = }
= = = = n. Dresden = = $2^1/_2$ Ngr.

IV.

Für die Schiffahrt von und nach der Ostsee und den nordöstlichen Handelsplätzen.

A. Bei der Thalfahrt.

von Dresden	nach	Berlin	pro Ctr.		$8^1/_2$	Sgr.	
=	=	= Oranienburg . . .	=	=	12	=	
=	=	= Schwedt	=	=	$12^1/_2$	=	
=	=	= Frankfurt a. d. O. .	=	=	$12^1/_2$	=	
=	=	= Stettin	=	=	$12^1/_2$	=	
=	=	= Küstrin	=	=	13	=	
=	=	= Schwerin	=	=	15	=	
=	=	= Crossen	=	=	$16^1/_2$	=	
=	=	= Goyatz u. Hoffnungsbay	=	=	$14^3/_4$	=	
=	=	= Neusalz	=	=	$17^1/_2$	=	
=	=	= Maltzsch	=	=	$16^3/_4$	=	
=	=	= Posen	=	=	$17^1/_2$	=	
=	=	= Breslau	=	=	$18^1/_2$	=	
=	=	= Stralsund	=	=	21	=	
=	=	= Danzig	=	=	24	=	*)
=	=	= Königsberg	=	=	24	=	*)
=	=	= Warschau	=	=	30	=	*)

*) excl. der Um- und Ueberladungskosten von $3^1/_2$ Sgr. während der Dauer des Bromberger Canalbaues.

B. Bei der Bergfahrt von Stettin ab:

für die Strecke von Stettin bis Magdeburg
pro Ctr. 5 Sgr. (6 Thlr. pro Last) für alle Güter ohne Classenunterschied mit einziger Ausnahme d. Kreide,
= = $4^1/_6$ Sgr. (5 Thl. pro Last) für Kreide

Digitized by Google

und sodann
für die Strecke von Magdeburg aufwärts die oben unter I. A. aufgeführten Frachtsätze der Magdeburger Schifffahrt jedoch unter jedesmaliger Abminderung des Satzes um 1¼ Sgr.,
mithin beträgt
von Stettin bis Dresden die Normalfracht pro Ctr. 10 Sgr.
= = = = d. Frachtf. Kreide = = 7 11/12 Sgr.
worunter aber für den Empfänger alle Procuratur-, Platz- und Ladespesen auch für die Umladung in Magdeburg begriffen sind.

Hinsichtlich der Steinkohlenverschiffungen wird die Procuratur des Herrn F. A. Hartmann in Dresden empfohlen, welcher gegen die Procuraturgebühr von 1 Npf. oder 1/10 Sgr. pro Tonne zu den nach den jedesmaligen Verkehrsverhältnissen billigsten Preisen gleichmäßig zu verladen angewiesen ist.

⊙

Verzeichniß der Güterclassen.

I. Classe:

Stückgüter überhaupt, welche in der II. und III. Classe nicht ausdrücklich genannt sind.

II. Classe:

Beinschwarz und Knochenmehl, Blei in Mulden, Bleierz, Graphit, Wasserblei, sofern dieselben nicht bei voller Ladung gehen (s. III. Classe), Braunstein, Bruchglas, Eisen, Stab- und Stangeneisen, Gußeisen (s. III. Classe), Erze und Erden in Fässern, Schwer- und Feldspath, sofern diese Producte nicht in Posten zu 300 Centnern und darüber gehen (s. III. Classe). Farbenerde, als Englisch Roth, Bolus, Ocker u. s. w., Farbeholz in Stücken. Getreide und Hülsenfrüchte. Gips. Kartoffeln. Kreide, geschlemmt und in Stücken. Mineralwasser in Kisten. Oelkuchen. Pech. Runkelrüben, Cichorien, Möhren (d. h. nicht präparirte), wenn sie in Quantitäten, welche eine volle Kahnladung bilden, angemeldet sind. Saize, mit Ausnahme von Soda und Salpeter. Schiefer. Schmirgel, Trippel. Schwefel, ganzer, roh und raffinirt. Theer. Vitriol, Eisenvitriol.

Digitized by Google

III. Classe:

Asche. Backsteine, als Mauer- und Thonziegel. Bausteine. Beine, Knochen. Bleierz, bei vollen Ladungen. Breter und Latten. Brucheisen. Dünger. Eisen, rohes in Gänsen (Gußeisen gehört zur II. Classe, dergleichen feines zur I. Classe). Eisenstein. Erze und Erden in Fässern, Schwer- und Feldspath, sofern diese Producte in Posten zu mindestens 300 Centnern verladen werden. Faßdauben und leere Faßtage. Kalk, bei dessen Verladung noch besondere Uebereinkunft zu treffen nachgelassen bleibt. Kalksteine. Pfosten. Thon. Steinkohlen, nach freier Vereinigung.

Digitized by Google

Die neue Elbbrücke bei Dresden.

Die neue Elbbrücke bei Dresden ist ein wahres Pracht- und Kunstwerk des Brückenbaues, und es ist dadurch der ebenso reichen als interessanten Ingenieur-Wissenschaft ein neuer Triumph — ein Sieg für Jahrhunderte — zu Theil geworden! — Vorzugsweise bemerkenswerth ist auch die schöne Lage derselben, indem sich besonders von dieser neuen Brücke aus, der reiche und bezaubernde Flor der umliegenden Gärten und das in so vielfacher Hinsicht herrliche Elbthal dem Auge darstellt. Dieses großartige und kostbare Bauwerk ist nicht nur an und für sich selbst in architektonischer Hinsicht ein wahrer Glanzpunkt Dresden's, ja wohl Deutschland's, sondern auch vermöge des damit gewonnenen neuen entzückenden Panorama's, welches man insbesondere von dieser Brücke aus genießt, eine wirklich hohe Zierde unserer Stadt. Jean Paul nennt die alte Elbbrücke „Dresdens Triumphbogen." Mit gleichem Rechte gebührt der neuen Elbbrücke diese Benennnng. Gedenkt man ferner des hohen Werthes dieser Brücke hinsichtlich des Verkehrs, — erwägt man, daß sie das Gleis derjenigen Haupt-Eisenbahn enthält, welche Hamburg mit Triest verbindet, und demnach für Dresden, als dem Mittel-Stationspunkte, von bedeutendem Einfluß sein wird, — so rechtfertigt sich der ihr gebührende hohe Grad des geistigen Glanzes! Diese Brücke ist nebst der sächsisch-böhmischen Staats-Eisenbahn überhaupt ein wahrer Altar für Deutschland, an und auf welchem Nord- und Süddeutschland sich die Hand des festen Bundes reichen werden, — denn „fester und inniger, als durch völkerrechtliche Verträge, als durch die beste Föderativverfassung werden Staaten von verwandten Interessen durch ausgebildete Beziehungen des Verkehrs und täglichen Lebens und die aus demselben hervorgehende Gemeinschaftlichkeit der Bedürfnisse und Wünsche, die denselben unausbleiblich folgende Uebereinstimmung mannich-

Digitized by Google

facher Institutionen, die darin mit unzähligen Verzweigungen des Besitzes und der Arbeit mit einander verbnden." (Denkschrift der königl. sächs. Regierung, v. 1. Jan. 1851.) Und wie schon der 6. und 7. April 1851, als die feierlichen Eröffnungstage des Schienenweges zwischen Dresden und Prag, den Grund zu einer bleibenden, immer mehr wachsenden Verschmelzung der Interessen beider Staaten gelegt und Sachsen zum Mittelgliede einer großartigen Verbindung zwischen dem Norden und Süden unseres deutschen Vaterlandes gemacht haben, — von ebenso hoher völkergeschichtlicher Bedeutung wird der nahe bevorstehende Eröffnungstag dieser neuen Elbbrücke sein. —

Diese neue Elbbrücke dient theils zur unmittelbaren Verbindung der am linken Elbufer gelegenen sächsisch-böhmischen Eisenbahn mit den am rechten Elbufer vor Neustadt ausmündenden Eisenbahnen, theils aber auch für den gewöhnlichen Verkehr der Personen und Fuhrwerke.

Der Baumeister dieser Brücke ist der hochverehrte Herr Wasserbau-Direktor **Lohse.** Derselbe hat diesem wichtigen Gebäude nicht allein eine dem Zwecke durchgängig entsprechende Construction gegeben, sondern auch, nächst der unerläßlichen vollständigsten Festigkeit und Dauer, sowie unter Berücksichtigung der zu stellenden ästhetischen Anforderungen an die äußere Darstellung des Gebäudes, hauptsächlich die größtmöglichste Bauökonomie stets im Auge behalten.

Den verehrten Hauptleitern dieses Baues wird „der Dank des Vaterlandes" auf den ehernen Tafeln der Geschichte Sachsens, und insbesondere auch auf den der Geschichte der Brückenbaukunst zu Theil werden.

Der sehr umfängliche, auf tiefer und gründlicher Wissenschaft beruhende Bau-Anschlag zu dieser neuen Elbbrücke, welche die I. Section der sächsisch-böhmischen Staats-Eisenbahn bildet, wurde von dem königlich sächsischen Herrn Wasserbau-Direktor **Lohse** in Dresden bearbeitet und am 12. Juli 1846 der Direktion der sächs.-böhm. Staats-Eisenbahn und hierauf von letzterer dem königlich sächsischen Finanz-Ministerium vorgelegt. Nach erfolgter höherer Genehmigung dieses Bau-Anschlages wurde dem Herrn Wasserbau-Direktor **Lohse** auch das viel

Digitized by Google

umfassende Geschäft der speciellen Leitung dieses Brückenbaues übergeben. Dem Vorstande der III. Abtheilung des königlich sächsischen Finanz-Ministeriums, dem Herrn Geheim-Rath **von Ehrenstein**, sowie dem Dirigent der sächsisch-böhmischen Staats-Eisenbahn, Herrn Regierungsrath **von Traushaar**, lag die Oberaufsicht bei diesem Baue ob.

Dem Herrn Wasserbau-Direktor **Lohse**, dem Herrn Ingenieur **Rüdrich**, sowie allen technischen Beamten dieses Baues, ferner aber auch den sich hierbei durch Geschicklichkeit, Muth, Ausdauer und Fleiß ausgezeichneten Bau-Gewerken und Arbeitern jeder Art sei die Ehre der nun gelungenen Vollendung dieses schönen Bauwerkes die größte Belohnung.

Zusammenstellung der in Bezug auf die neuerbaute Elbbrücke bei Dresden wichtigsten Daten.

Die neue Elbbrücke bei Dresden, welche unterhalb der alten den Elbstrom in einer Richtung übersetzt, die durch die verlängerte Grenzlinie des kleinen und großen Ostrageheges hinreichend genau markirt ist, verdankt ihre Entstehung zunächst der Anlage der sächsisch-böhmischen Staats-Eisenbahn. Sie verbindet die letztgenannte Bahn mit den auf dem rechten Elbufer gelegenen Bahnhöfen der Leipzig-Dresdner Bahn einerseits, sowie der Sächsisch-Schlesischen Bahn andererseits.

Bei dem Umstande indeß, daß das auf dem linken Elbufer gelegene Altstadt-Dresden nebst Friedrichstadt mit der auf dem entgegengesetzten Ufer sich ausbreitenden Neustadt und Antonstadt nur durch eine einzige, die weit und breit bekannte, alte steinerne Brücke verbunden war, was den frequenten Verkehr zwischen manchen der genannten Stadttheile unbedingt erschwerte, lag der Gedanke nahe, der neuzuerbauenden Eisenbahnbrücke eine solche Breite zu geben, daß sie auch für den gewöhnlichen Personen- und Wagenverkehr geeignet sei, ein Gedanke, der in der Baufälligkeit der alten Dresdner Brücke, die sich beim Eisgange des Jahres 1845 aufs evidenteste herausstellte, seine vollste Motivirung fand. Wenden wir uns nach diesem Rückblick auf die

Digitized by Google

Entstehungsgeschichte der neuen Brücke zu der Angabe ihrer Dimensionen und damit Zusammenhängendem:

Die Hauptbrücke selbst wird aus zwölf **100** Fuß weiten und **26** Fuß hohen, nach einer sogenannten Korblinie beschriebenen Bögen und **13** Pfeilern gebildet. An beiden Enden der Brücke schließt sich noch je ein **50** Fuß weit gespannter Halbkreisbogen an, der auf dem rechten Elbufer wegen des dort liegenden Leinpfades unerläßlich war, auf dem linken Elbufer aber theils der Symmetrie wegen, theils und vorzüglich zur Gewinnung eines naturgemäßen Anschlusses an die hier um ein drittes Gleis verbreiterte Bahnplanie angelegt wurde. Der mittelste, sowie die beiden Endpfeiler sind Widerlagspfeiler und haben eine Stärke von **24** Fuß, während die Stärke der Mittelpfeiler nur **16** Fuß beträgt. Durch den in der Mitte der Brücke befindlichen Widerlagspfeiler wird die Brücke selbst in 2 Abtheilungen geschieden, von denen die eine den Elbstrom selbst und zwar rechtwinkelig auf den Stromstrich und in gerader Linie übersetzt, während die zweite auf Altstädter Ufer liegende Hälfte der Brücke das Inundationsprofil der Elbe überschreitet und der Terrainverhältnisse wegen in einer Curve von beiläufig **1685**,786 Fuß Radius angelegt ist.

Die Breite der Brücke beträgt von Stirnfläche zu Stirnfläche **54** Fuß, eine Breite, die jedoch durch die beiderseitigen Austragungen um **6** Fuß vermehrt wird, so daß die Brücke zwischen den beiden äußersten Geländern, die aus Gußeisen hergestellt worden sind, eine Breite von **60** Fuß erhält.

Hiervon kommen auf die Eisenbahn, welcher der stromabwärts gelegene Theil der Brücke zugewiesen ist, **28** Fuß, so daß für die gewöhnliche Passage eine Breite von **32** Fuß übrig bleibt. Die Eisenbahn wird von dem, dem gewöhnlichen Verkehr überwiesenen Brückentheile durch ein leichtes schmiedeeisernes Geländer getrennt, um den Eindruck der gesammten Brückenbreite nicht zu sehr zu beeinträchtigen. Die Planie der Brücke liegt **37**,5 Fuß über den Nullpunkt des alten Elbpegels, eine Höhe, die einmal durch die höchsten bekannten Wasserstände der Elbe (**20—21** Fuß über den Nullpunkt des Elbpegels), ferner durch den Umstand bedingt wurde, daß die Eisenbahn, ohne ihr jedoch eine zu be-

Digitized by Google

deutende Steigung zu geben, auch über die Friedrichsbrücke hinwegführen sollte und nun auch führt.

Diese in Bezug auf die niedrigen Elbufer sehr bedeutende Brückenhöhe bedingte auf beiden Seiten ziemlich weit sich hinziehende Abfahrten oder Appareillen.

Ueberschreitet man nun die neue Elbbrücke von Altstadt nach Neustadt hin, so theilt sich hart am Palaisgarten die Eisenbahn von der Straßenfahrt. Erstere zweigt sich in einer Curve linker Hand zu ab und wird in der Nähe des Leipziger Bahnhofes die Leipziger Straße au niveau überschreiten; während die durch eine Futtermauer gestützte Straßenrampe, den Palaisgarten auf eine Länge von 800 Fuß umgürtend, sich rechts hinzieht und eine doppelte Ausmündung, sowohl auf die Leipziger Straße hart vor dem Leipziger Thore, als auch hinter dem Wachhause hinweg auf den Palaisplatz findet.

Der Radius, in welchem diese Straßenabfahrt angelegt ist, beträgt im Mittel 800 Fuß*), und man hat ihr einen durchschnittlichen Fall von 1:55 gegeben.

Kehren wir nun wieder über die Brücke nach der Altstädter Seite zurück, so schließen sich unmittelbar an den 25elligen Halbkreisbogen, welcher hier die Bogenstellung der Brücke beschließt, Futtermauern an, die sich auf eine Länge von 691 Fuß in gerader Linie fortsetzen. Die Eisenbahn ist hier durch ein drittes Gleis verbreitert, so daß die Gesammtbreite dieses ganzen, durch Futtermauern gestützten Eisenbahn- und Straßentractes von Geländer zu Geländer 77 Fuß beträgt. Auf den Grund dieser Verbreiterung werden wir weiter unten zurückkommen.

Die Straßenappareille hat hier ein Gefälle von 1:40, und mündet unmittelbar vor dem jetzigen Meisel'schen Grundstücke in einen Seitentheil des dem Prinzen Johann gehörigen Gartengrundstückes, welcher seinerseits die unmittelbare und gerade Verlängerung der Ostra-Allee bildet.

*) Die Krümmung der Straßenappareille ist eigentlich aus 3 verschiedenen Radien zusammengesetzt, von denen der erste 904', der zweite 770' und der dritte (für eine sehr kleine Strecke angewandte) 240' beträgt.

Digitized by Google

Parallel mit dieser Straßenabfahrt ziehen sich längs der Weißeritz (deren Mündung allerdings auch und zwar später aus hydrotechnischen Gründen verlegt werden soll) die für die Eisenbahn nöthigen Kunstbauten hin. Sie bestehen bis zu dem Punkte, wo die Straßenabfahrt in die Verlängerung der Ostra-Allee mündet, in Futtermauern und es ist hier, wie schon oben angedeutet, die Breite der Eisenbahn um ein drittes Gleis vermehrt. Dieses dritte Gleis dient nämlich als Weichegleis für diejenigen Eisenbahn-Wagen, welche solches Frachtgut bringen, das in dem hiesigen königlichen Packhofe niedergelegt werden soll. Im Interesse des Handels sollen nämlich derartige Frachtgüter von den auf jenem dritten Gleise postirten Packwagen mittelst zweier auf starken Schäften ruhenden Krahnen von der Höhe der Eisenbahnplanie herabgelassen und auf einem Schienenwege nach dem Packhofe geführt werden. Deshalb ist an der betreffenden Stelle ein Gewölbe von 28 Fuß Breite 73 Fuß 3 Zoll Tiefe in die Futtermauer eingebaut. Da wo die besprochenen Futtermauern endigen, beginnt die Bogenstellung des Viaducts der in Summe aus 59 Bögen und 60 zugehörigen Pfeilern oder Schäften besteht.

Die ersten 10 Bögen des Viaducts liegen zwischen dem Endpunkte der Futtermauern und der Ueberbrückung der Friedrichsbrücke. Sie haben eine Spannweite von 40 Fuß 8 Zoll, bei einer Stichhöhe von 9 Fuß 10 Zoll. Die Wölblinie dieser, sowie aller übrigen Bögen des Viaducts ist ein reines Kreissegment.

Was die Gefällsverhältnisse an dieser Stelle betrifft, so haben wir schon oben bemerkt, daß die Brückenplanie selbst, ihrer ganzen Länge nach in einer Höhe von 37,5 Fuß über den Nullpunkt des Elbpegels liege. Von dem 50 Fuß weiten, auf Altstädter Seite gelegenen Halbkreisgewölbe an mußte man jedoch, um die Friedrichsbrücke in der absolut nöthigen Höhe zu überschreiten, der Bahn eine Steigerung von 1:400 geben, während von der Mitte der Friedrichsbrücke aus bis zum Ende der Kunstbauten ein Fall von 1:600 eintritt.

Um den Bewohnern der Friedrichstadt unmittelbar von der Friedrichsbrücke ab eine Passage nach der Brückenauffahrt zu gewähren, ward die Ballustrade der Friedrichsbrücke durchbrochen und von hier ab eine 20 Fuß über den Elbnullpunkt liegende, an

Digitized by Google

die erwähnten ersten 10 Bögen des Viaducts anstoßende, mit ihnen also parallel gehende Straße hergestellt. Die Ueberbrückung der Friedrichsbrücke erfolgte mittels eines Gewölbes von 43 Fuß 6 Zoll Weite bei einer Stichhöhe von 9 Fuß 2 Zll. An diese Ueberbrückung schließen sich dann zehn weitere Bögen von ganz denselben Dimensionen, welche die zehn vor der Friedrichsbrücke befindlichen Bögen haben, an. Von hier ab folgen zwölf Bögen, deren Spannweite 38 Fuß und deren Stichhöhe 8 Fuß 7¼ Zoll beträgt.

Die gesammte Länge vom Anfange des Viaductes bis incl. der letzterwähnten 12 Bögen, d. h. bis zur Mitte vom Schaft 33, beträgt 1590′, und fällt mit den an die Brücke sich anschließenden Futtermauern in ein und dieselbe gerade Linie. Den Schluß des Viaducts bilden (excl. der Ueberbrückung der Stiftsstraße, welche für sich eine Gewölbweite von 40 Fuß bei einer Stichhöhe von 7 Fuß 4 Zoll erfordert) 25 Bögen, deren Spannweite bei eine Stichhöhe von 9 Fuß 4¾ Zoll, 35 Fuß 8 Zoll beträgt.

Von diesen 25 Bögen liegen zehn **vor** und 15 hinter dem die Stiftsstraße überbrückenden Gewölbe. An den letzten Viaductpfeiler schließt sich endlich eine 400 Fuß lange Futtermauer an, die ihrerseits den Anschluß an den schon geschütteten Bahndamm vermittelt.

Was schließlich die Richtungsverhältnisse der letzten 25 Viaductbögen sowohl, als der an dieselben sich ansetzenden Futtermauern betrifft, so ist zu bemerken, daß von der Mitte des 33. Schaftes die Kunstbauten sich zunächst auf eine Länge von 61 Fuß in gerader Linie fortsetzen; daß sodann die weitere Bogenstellung des Viaductes in einer Curve von 3000 Fuß Radius liegt. Die Länge dieses Curvenstückes beträgt 829 Fuß; hierauf folgt wieder gerade Linie auf eine Länge von 476 Fuß 7¼ Zoll, bis endlich das letzte Stück der Futtermauer, d. h. eine Länge von 158 Fuß durch eine Curve von 2800 Fuß Radius sich mit dem in einen Bogen von gleichem Krümmungshalbmesser hinziehenden Bahndamme verbindet.

Als Schlußbemerkung diene noch, daß, theils um dem Auge von Zeit zu Zeit Ruhepunkte zu gewähren, theils um bei etwaiger theilweiser Zerstörung nicht das ganze Werk zu gefährden,

Digitized by Google

nach je fünf Bögen ein starker Widerlagspfeiler eingeschoben worden ist. Rein aus ästhetischen Gründen hat man die Ueberbrückungen der Friedrichsbrücke und der Stiftsstraße theils durch starke Schäfte, theils durch entsprechende decorative Anordnungen ausgezeichnet und wenn endlich noch bemerkt wird, daß am Anfang, Mitte und Ende des Viaducts, sowie am Anfang und Ende der Brücke leichte Treppenthürmchen sich erheben, so dient diese Anordnung nicht allein zur Erhöhung des ästhetischen Werthes des ganzen Baues, sondern sie wird sogar als nothwendig erscheinen, da bei der bedeutenden Gesammtlänge der so eben den wesentlichen Dimensionen nach beschriebenen Kunstbauten den Brücken- und Bahnwärtern die Möglichkeit gegeben sein muß, von der Höhe der Bahnplanie auf das unten liegende Terrain zu gelangen, ohne jedesmal genöthigt zu sein, die ganzen 6150 Fuß langen Kunstbauten zu durchschreiten.

Baugeschichtliche Notizen.

Der erste Spatenstrich zur Aushebung des Pfeilergrundes für den äußersten Widerlagspfeiler am linken Elbufer erfolgte am 26. August 1846.

Der erste Rostpfahl für den ebengenannten Pfeiler wurde am 13. October 1846 eingerammt.

Den ersten Grundstein legte man am 3. December 1846.

Im Jahre 1847 wurden die sechs Landpfeiler bis zur Höhe der Widerlagsschicht, d. h. 6 Fuß über den Nullpunkt des Dresdner Elbpegels heraufgeführt.

Im Jahre 1848 wurden die 7 Strompfeiler gegründet und bis zu gleicher Höhe (6 Fuß über den Nullwasserpunkt) aufgemauert.

Hierbei ist zu bemerken, daß der letzte Rostpfahl am 8. October 1848 eingestoßen, der letzte Grundstein am 21. October desselben Jahres gelegt wurde.

Im Jahre 1849 wölbte man alle 12 Bögen der neuen Elbbrücke. Man versetzte am 12. April 1849 den ersten, und am 31. October 1849 den letzten Wölbstein. Es wurden dem-

Digitized by Google

nach in einem Zeitraume von beiläufig 6 Monaten circa 22500 Wölbsteine von einem Gewicht zwischen 15 bis 45 Centner verlegt.

Im Jahre 1850 begann der Bau der auf dem linken Elbufer sich anschließenden Futtermauern, sowie des Viaductes, und zwar wurde der erste Wölbstein zur Herstellung des Viaductes am 8. September 1850 versetzt.

Die Wölbung der zwölf großen, 50 Ellen weit gespannten Bögen der neuen Elbbrücke wurde in der — in der Geschichte der Baukunst gewiß beispiellos kurzen Zeit von nur sechs Monaten, wiewohl mit der größten Kraftanstrengung, vollendet, — eine Aufgabe, deren Lösung ursprünglich auf zwei Jahre berechnet war. Dadurch, daß es mit Aufbietung aller Kräfte, fortwährendem Sonntags- und mehrfachen Nachtarbeiten möglich geworden ist, alle Bögen in Einem Baujahre zu wölben, ist für die Baukasse eine sehr bedeutende Ersparniß erzielt worden. — Die gesammten Baukosten betrugen 747825 Thaler, hierbei sind jedoch die Kosten des Oberbaues für die Eisenbahn und Expropriation des Grund und Bodens nicht inbegriffen. —

Einige hydrographische Verhältnisse der Elbe bei Dresden.

Die Hochfluth der Elbe im Frühjahre 1845 kann unstreitig als eine von denjenigen betrachtet werden, wie wenigstens seit mehreren Jahrhunderten in der Geschichte der Elbwasserstände nicht aufzufinden ist. Das Hochwasser vom Jahre 1784 hat diesen Höhepunkt bei weitem noch nicht erreicht, und es zeigen sich bei Vergleichung der Wasserhöhen in verschiedenen Hochfluthprofilen ziemlich bedeutende Differenzen, so z. B. in Schandau 2 Ellen 16 Zoll, in Pirna und Dresden 1 Elle 3 Zoll.

Wenn daher bei Bestimmung der bei Erbauung einer zweiten Strombrücke bei Dresden sich ergebenden Stau- und Inundationsverhältnisse der Hochwasserstand vom Jahre 1845 zu Grunde gelegt worden ist, so müssen die dadurch berechneten Resultate um so zuverlässiger werden, als der eben erwähnte Wasserstand,

Digitized by Google

ſelbſt die gewöhnlichen Annahmen von 10 Ellen über den Nullpunkt des Dresdners Elbpegels um 27 Zoll überſteigt, demnach die Fluthöffnungen der neuen Brücke eine noch weit größere Waſſermaſſe abzuführen haben.

Zur Ermittelung der Waſſermaſſen, welche ſowohl bei Null Waſſerſtand als bei Hochwaſſer für eine Secunde Zeit im Strome abfließen, ſind die Stromprofile gemeſſen, die Höhe der Waſſerſtände vom Jahre 1845 in ſolche eingetragen, und die Fluthräume in nachſtehender Tabelle zuſammengeſtellt.

No. des Profils.	Oertliche Lage deſſelben.	Strombreite deſſelben bei		Flächeninhalt deſſelben bei	
		Null Waſſerſtand = b.	bei der Hochfluth im J. 1845 = B.	Null Waſſerſtand = s.	bei der Hochfluth im Jahre 1845 = S.
I.	Bei Galberlas Grundſtück	848 Fuß	934 Fuß	6615 □ Fuß	24009 □ Fuß
II.	Bei Peters Ziegelei	842 =	938 =	5970 = =	23032 = =
III.	In der Are der neuerbauten Brücke . . .	728 =	2973 =	2091 = =	41807 = =
IV.	Am Heger vor der Weißeritzmündung . .	336 =	3580 =	1641 = =	43236 = =
V.	Nahe oberhalb d. Schiffmühle	504 =	3958 =	2651 = =	43887 = =
VI.	Unterhalb der Buhne im großen Gehege .	552 =	4286 =	2847 = =	47695 = =

Von dieſen Profilen kann jedoch in Rückſicht auf ſeine geſchloſſene Lage nur das II. als ein Normalprofil betrachtet werden, in welchen die mittlere Stromgeſchwindigkeit, d. h. diejenige Geſchwindigkeit, mit welcher das Waſſer durch alle Theile des Profiles fließen müßte, damit eine ebenſo große Waſſermenge durchläuft, als wenn das Waſſer mit verſchiedenen Geſchwindigkeiten abfließt, nach ſorgfältig genau angeſtellten Meſſungen und Beobachtungen bei Null Waſſerſtand 2,45 Fuß per Secunde gefunden worden iſt. —

Digitized by Google

Königl. Sächs. priv. Dampfschifffahrt-Gesellschaft.

Gegründet 1836. Decret vom 16. Januar 1839. Der Capitalfond der Gesellschaft beträgt 150000 Thaler und wird durch 1500 Actien gebildet. (S. unten d. Berichte). —

Es gehört zu den erfreulichsten Thatsachen, daß es vorzugsweise dieser Actien-Gesellschaft, und insbesondere dessen jetziger hochverehrter Direction gelungen ist, dieses ihr Unternehmen in verhältnißmäßig kurzer Zeit so zu heben, daß es alle davon gehegten Erwartungen weit übertrifft und seinen Theilhabern fortan eine reichliche Revenue zu gewähren verspricht. Da diese günstige Wendung lediglich ein Werk der letzten zwei Betriebsjahre gewesen ist, so wollen wir zunächst die Zahlenergebnisse derselben im Vergleich mit denen der vorhergegangenen beiden Betriebsjahre mittheilen und später daran einige erläuternde Bemerkungen knüpfen.

Befördert wurden

	Personen:	Einnahme:	Unkosten:
im Jahre 1847:	102808	34626 Thlr.	28882 Thlr.
" " 1848:	110500	29490 "	29239 "
Dagegen:			
im Jahre 1849:	130000 (incl. 17655 Ctnr. Frachten.)	36142 "	20878 "
" " 1850:	165000 (incl. 30000 Ctnr. Frachten.)	50254 "	20723 "

Digitized by Google

Ein Blick auf diese Zahlen zeigt einerseits, daß die neue Betriebseinrichtung eine erhebliche Steigerung der beförderten Personenzahl herbeiführte, welche 1850 gegen 1849 35000 Personen beträgt, obgleich 1849 die concurrirende sächsisch-böhmische Eisenbahn nur bis Pirna, 1850 dagegen bis Krippen im Betriebe war; — ferner die rasche Entwickelung des Güterverkehrs, auf den man vor dem Jahre 1849 sein Augenmerk gar nicht gerichtet hatte. Andererseits ergiebt sich aus jenen Zahlen eine trotz des erhöhten Betriebes ermöglichte bedeutende Verminderung des Betriebsaufwandes. Möglich geworden ist diese Ermäßigung dadurch, daß die Gesellschaft sich in Bezug auf Bau, Ausrüstung und Reparatur ihrer Schiffe von der Buckauer Fabrik gänzlich emancipirt, eine eigene **Schiffbauanstalt** unter Leitung eines bewährten Schiffbaumeisters (bei Krippen) hergestellt, die nöthigen Vorrichtungen zum Herausheben der Schiffe aufs Land, eine eigene Schmiede ꝛc. angeschafft und wegen der Metallarbeiten mit dem Burgker Werke sich in vortheilhafte Verbindung gesetzt hat. In diesen Umständen liegt zugleich eine Garantie für die Fortdauer eines möglichst geringen Betriebsaufwandes, — während andererseits die Erfahrung bisher gelehrt hat, daß die schrittweise Verlängerung der sächsisch-böhmischen Eisenbahn der Dampfschifffahrt statt ihr Passagiere zu entziehen, deren mehr zugeführt, obgleich der directe Verkehr zwischen Dresden und Prag wegfällt.

Wie überaus günstig sich auch hiernach die Betriebsaussichten schon nach dem bisherigen Etat gestalten, bei welchem eine Concurrenz mit der böhmischen Dampfschifffahrt stattfand, so erscheinen dieselben doch in Folge der außerordentlichen Opfer, welche die Gesellschaft zu bringen vermocht hat, für die Zukunft in noch weit glänzenderem Lichte. Jene Concurrenz ist nämlich beseitigt worden dadurch, daß die sächsische Gesellschaft sämmtliche drei böhmische Dampfschiffe und das jenseitige Privilegium für den mäßigen Preis von 25000 Thalern (wovon sie bereits 15000 Thlr. bezahlt hat) angekauft hat. Im gegenwärtigen Jahre schon hat daher die sächsische Gesellschaft ohne jene Concurrenz die Befahrung der ganzen Oberelbe in ihrer Hand, wozu sie mit sechs tüchtigen Dampfschiffen und drei vollstän

Digitized by Google

dig ausgerüsteten Schleppkähnen (die im Werthe von 4300 Thlrn. auch aus den Betriebserträgnissen angeschafft wurden) in der Weise versehen ist, daß sie bei jedem Wasserstande mit aller Pünktlichkeit fahren kann, wofür sie den Beweis im März 1851 bei 2 Ellen 15 Zoll unter 0 (dem niedrigen Wasserstande von 1842 gleich) ablegte.

Wenn die Erträgnisse der letzten zwei Jahre möglich gemacht haben, neben regelmäßiger 4 procentiger Zinszahlung eine so bedeutende Verstärkung der Betriebsmittel zu bewirken, und noch daneben 100 Stück Actien auf Rechnung der Gesellschaft zurückzukaufen (so daß das Capital von 1500 auf 1400 Actien à 100 Thaler = 140000 Thaler vermindert worden ist), so darf dieses Actienunternehmen kühn zu den gesichertsten gerechnet werden. Zur Erläuterung dessen werden folgende Daten noch mehr beitragen. Die Bruttoeinnahme der sechs Dampfschiffe betrug im Jahre 1850: 115000 Thlr.; rechnet man nun auch, daß durch die Eisenbahn der Dampfschifffahrt ferner erfahrungsmäßig 14500 Personen mit 37000 Thlr. Passagiergeld im directen Verkehr entzogen würden (wobei aber immer noch die höchst wahrscheinliche Steigerung des Verkehrs auf den übrigen Strecken außer Ansatz bleibt), so würde sicher noch der jetzt alleinigen Dampfschifffahrt eine Bruttoeinnahme von 78000 Thlrn. bleiben, und da auf Grund der bisherigen Erfahrungen die Spesen hoch angeschlagen 40000 Thlr. nicht übersteigen können, andererseits aber jetzt nur noch 140000 Thlr. Capital mit 4 Procent (5600 Thlr.) zu verzinsen sind, so steht in sicherer Aussicht, daß, nachdem die großen Anschaffungskosten überwunden sind, die Actionäre schon in den nächsten Jahren eine weit sicherere Rente und eine bedeutende Verstärkung des Reservefonds zu gewärtigen haben. So betrug im Monat Juli 1851 allein die Einnahme: für Personen 9175 Thlr. 17 Ngr. 3 Pf. (excl. auswärtiger Agenturen) und für Frachten 2524 Thlr. 17 Ngr. 5 Pf., also in Summe 11700 Thlr. 4 Ngr. 8 Pf. —

Schließlich sei noch bemerkt, daß durch die Verordnung vom 13. September 1849 die polizeiliche Beaufsichtigung der Dampfkessel genau vorgeschrieben ist. —

Digitized by Google

Beweiſet die faſt täglich zunehmende Frequenz bei der Dampfſchifffahrt ſchon hinlänglich, daß das Publikum die ſchönen Einrichtungen und Beſtrebungen der k. ſ. priv. Dampfſchifffahrt-Geſellſchaft dankbar anerkennt, ſo ſei dies hierdurch noch beſonders ausgedrückt. Die ſchöne Lage der Abfahrt-Station in der Mitte der Stadt Dresden, — die unermeßlich reichen und entzückenden Genüſſe während der Fahrt durch das herrliche Elbthal, — und die allſeitig aufmerkſame, ſichere, bequeme und comfortable Bedienung auf unſern Dampfſchiffen — ſeien zur Empfehlung dieſes ſchnellen Verkehrsmittels hier noch erwähnt. —

Officin von Bernh. Tauchnitz jun. in Leipzig.

Digitized by Google

Verordnung,

die Dampfschifffahrt auf der Elbe innerhalb des Königreichs Sachsen betreffend;

vom 22sten September 1851.

Nächst den, ihrem ausdrücklichen Inhalte nach, sich zugleich auf die Dampfschifffahrt auf der Elbe beziehenden, durch Verordnung des Finanzministeriums vom 6ten Februar 1845 erlassenen strom- und schifffahrtspolizeilichen Vorschriften, sowie den, in der Verordnung der Ministerien der Finanzen und des Innern vom 21sten Februar 1846 wegen der Schiffs- und Schifferpatente enthaltenen Anordnungen haben in Betreff der Betreibung der Elbdampfschifffahrt im Bereiche des Königreichs Sachsen, den dabei obwaltenden besonderen Rücksichten entsprechend, die Ministerien der Finanzen und des Innern sich veranlaßt gefunden, hierdurch noch folgende besondere Bestimmungen zu treffen:

§. 1. Jedes inländische Dampfschiff ist, bevor damit öffentliche Fahrten unternommen werden dürfen, außer der §§. 3 bis mit 8 der Verordnung vom 21sten Februar 1846 wegen Ertheilung des Schiffspatents vorgeschriebenen Prüfung der Tüchtigkeit des Fahrzeugs, sowie außer der durch die Verordnungen über die polizeiliche Beaufsichtigung der Dampfkessel vom 13ten September 1849 und vom 25sten Juni dieses Jahres vorgeschriebenen Untersuchung des Dampfkessels und der Maschine, einer besondern Prüfung durch die bereits nach §. 4 der vorgedachten Verordnung vom 21sten Februar 1846 bestehende Prüfungsbehörde und zwar für das gesammte Inland durch das hierzu im Allgemeinen beauftragte Hauptsteueramt Dresden mit Zuziehung der demselben beziehendlich nach §§. 1 und 2 der Verordnung vom 13ten September 1849 beigeordneten technischen Sachverständigen zu unterwerfen.

§. 2. Die Prüfungsbehörde hat nicht allein im Allgemeinen von der Gefahrlosigkeit und der den Stromverhältnissen entsprechenden Größe und Construction des Dampfschiffs Ueberzeugung zu nehmen, sondern auch darauf ihr besonderes Augenmerk zu richten,

a) daß die Maschine einen ruhigen Gang hat, und die Untersteuerungsapparate in einem brauchbaren Zustande, auch die letztern so construirt sind, daß die Maschine rückwärts zu arbeiten vermag;

b) daß der Aschenraum am Dampfkessel, sowie der Durchgang des Schornsteins durch das Schiffsverdeck nicht feuergefährlich angelegt sei;

c) daß das Schiff mit guten Geländern versehen und für Verwahrung aller Lucken im Verdecke so gesorgt sei, daß Niemand hinabfallen kann;

d) daß die beweglich herzustellende Esse beim Umlegen eine mindestens 7 Fuß hohe Unterstützung über dem Schiffsverdecke finde;

Digitized by Google

e) daß um die Schaufelräder eine fast bis ins Wasser reichende Sicherheitsbarriere angebracht sei;

f) daß die zum sichern Schiffahrtsbetriebe nöthigen Anker, Ankertaue und Ketten, sowie die erforderlichen Mittel zum Stopfen der Lecke am Borde sind;

g) daß das Schiff zwei gute Handspritzen hat und

h) ein Boot für 12—16 Personen besitzt.

Endlich hat sich die fragliche Prüfung auf die Ermittelung der mit Rücksicht auf die vorhandenen Wassertiefen der zu befahrenden Stromstrecke auch bei dem höchsten Wasserstande zulässigen höchsten Belastung des Schiffs zu erstrecken und es ist der bei solcher ermittelte Tiefgang durch eine deutliche Linie, welche unter allen Umständen über dem Wasser erkennbar bleiben muß, an geeigneter Stelle an dem Schiffe zu bezeichnen.

Ueber das Ergebniß dieser Prüfungsverhandlung ist ein, von dem Schiffseigner, dem Bootmeister und dem Maschinisten mit zu unterzeichnendes Protocoll aufzunehmen und an die Kreisdirection zu Dresden einzureichen. Dieses Protocoll muß in Ansehung desjenigen Theils, welcher vom Maaß und Gewicht handelt, so speciell und vollständig sein, daß darnach jeder Sachverständige die Entscheidung der Prüfungsbehörde beurtheilen kann.

§. 3. Eine gleiche Untersuchung des Schiffs sammt Zubehör und zwar in Verbindung mit der in §. 9 der Verordnung über die polizeiliche Beaufsichtigung der Dampfkessel vom 13ten September 1849 vorgeschriebenen Dampfkesselrevision ist bei regelmäßig fortgesetztem Betriebe durch das §. 1 bezeichnete Hauptsteueramt Dresden, mit Vorbehalt außerordentlicher Revisionen, welche auf Anordnung der Kreisdirection zu jeder Zeit vorgenommen werden können, mindestens einmal jährlich, vom Beginne der regelmäßigen Fahrten an gerechnet, außerdem aber nach jeder dem Hauptsteueramte in Zeiten anzuzeigender Hauptreparatur zu wiederholen.

Als Hauptreparatur ist jede zu betrachten, welche einen für den sichern Dienst wesentlichen Theil der Maschine oder des Schiffs betrifft.

§. 4. Wenn hiernach gegen die Eröffnung und resp. Fortsetzung der Fahrten ein Bedenken nicht stattfindet, so wird darüber von dem Hauptsteueramte unter Autorisation der Kreisdirection, welche jedoch zum Wiederbeginn der Fahrten nach einer vorausgegangenen Reparatur auch nachträglich eingeholt werden kann, ein Zeugniß ausgestellt.

Dieses ist an einem geeigneten, den Passagieren zugänglichen Platze innerhalb des betreffenden Dampfschiffs auszuhängen, auch jedenfalls bis zu Beendigung der nächsten Untersuchung ausgehängt zu lassen.

§. 5. Der Eigenthümer, gleichwie der Führer des Schiffs ist verpflichtet, auch nach erfolgter Prüfung dasselbe sammt Zubehörungen in einem solchen Zustande zu erhalten, daß die Beförderung auf selbigem mit Sicherheit und auf die, der Bestimmung des Unternehmens entsprechende Weise erfolgen könne und bleibt dafür, daß den dießfallsigen Erfordernissen genügt werde, insonderheit für die genaue Beobachtung der wegen der Anlage und des Gebrauchs von

Digitized by Google

Dampfapparaten bestehenden oder noch zu erlassenden Vorschriften, verantwortlich.

§. 6. In Fällen während der Reise entstandener, mit Gefahr verknüpfter Beschädigung des Fahrzeugs, als z. B. des Leckwerdens des Schiffs oder des Kessels, eintretender Untüchtigkeit der Speisepumpen, Beschädigung des Steuerruders ꝛc. ist die Fahrt sofort einzustellen und erst nach erfolgter vollständiger Ausbesserung des Schadens weiter fortzusetzen.

(siehe §. 1 der Verordnung vom 6ten Februar 1845 im letzten Satze)

§. 7. Dafern von der Aufsichtsbehörde (vergleiche §. 1) besondere Vorsichtsmaaßregeln zu Sicherstellung des Betriebs, sowie in sicherheitspolizeilicher Beziehung für nöthig erachtet werden sollten, so ist der Eigenthümer des Schiffs diese auf seine Kosten in Ausführung zu bringen verpflichtet.

§. 8. Jedes Dampfschiff hat eine Schaluppe für 12 bis 16 Personen mit sich zu führen, welche stets hinter demselben auf dem Wasser gehen muß.

§. 9. Schießpulver, Schwefel-, Salz- und Salpetersäure, geladene Gewehre, überhaupt aber solche Gegenstände, welche für die Sicherheit der Passagiere oder ihre Gesundheit gefährlich, oder auch nur durch Schmutz oder üblen Geruch denselben unangenehm werden können, dürfen auf Dampfschiffen, welche für den Personentransport bestimmt sind, weder als Fracht noch als Passagiergut mitgeführt werden.

Heimlich eingebrachte Gegenstände dieser Art, von denen Gefahr zu besorgen steht, ist der Bootmeister im Entdeckungsfalle entweder sofort an das Land auszusetzen oder, wenn ihm dieses bedenklich erscheint, nach seinem Ermessen sofort über Bord zu werfen berechtigt.

§. 10. Die Fahrten des Dampfschiffs sind mit Rücksicht auf das Bedürfniß des öffentlichen Verkehrs regelmäßig festzusetzen und, soweit nicht Störungen durch Elementarereignisse oder sonstige unvermeidliche äußere Veranlassungen bedingt werden, pünktlich inne zu halten.

§. 11. Der festgesetzte Fahrplan sowohl als der Fahrtarif, eben so, wie jede bei dem einen oder dem andern etwa eintretende Abänderung ist durch Abdruck in öffentlichen Blättern und mittels Anschlags an allen Stationsplätzen zur Kenntniß des Publicums zu bringen; auch davon der Kreisdirection zu Dresden, ingleichen den betreffenden Hauptsteuer- oder Hauptzollämtern besondere Mittheilung zu machen.

Auch alle andere Verfügungen und Bekanntmachungen, welche für das Publicum bestimmt sind, oder den Betrieb im Allgemeinen betreffen, sind gleichzeitig mit der Erlassung in mehrern Exemplaren zur Kenntnißnahme an das betreffende Hauptsteuer- oder Hauptzollamt einzureichen.

Ebenso sind alle sich ereignende Unfälle, nächst der sofortigen Meldung Behufs der etwa nöthigen Hülfeleistung für das Schiff, die Passagiere oder die Ladung, sowie der nach Befinden anzustellenden Erörterung bei der zunächst befindlichen Hauptsteuer- oder Hauptzollamtsstelle, unverzüglich auch bei der Kreisdirection zur Anzeige zu bringen.

Digitized by Google

§. 12. Im Fahrtarife sind auch die für die Aufnahme und den Abgang von Reisenden bestimmten Haupt- und Nebenstationen, an denen das Schiff anzuhalten hat, und welche ohne Genehmigung der Kreisdirection nicht verändert werden dürfen, unter gleichzeitiger Angabe der Normalzeit, vor deren Eintritt das Schiff die Station nicht verlassen darf, mit aufzuführen und die Stationen selbst durch eine Flaggenstange am Landungsplatze zu bezeichnen.

§. 13. Die auszuwählenden Landungsplätze dürfen nicht eher von Dampfschiffen benutzt werden, als bis dazu auf vorgängige Anzeige bei dem Bezirkshauptsteuer- oder Hauptzollamte, Seiten desselben, im Einverständnisse mit der Wasserbaucommission, Genehmigung ertheilt worden.

§. 14. Die Schifffahrtsunternehmer haben dafür Sorge zu tragen, daß sowohl an den Haupt- als an den Nebenstationen die Zuführung der Reisenden auf das Schiff und deren Abgang von demselben auf sichere und bequeme Weise stattfinde, insbesondere sind sie für die an bezüglichen Uferstellen etwa nöthigen und in uferbaupolizeilicher Hinsicht zulässigen Vorkehrungen, gleichwie für sorgfältige Instandhaltung der Landbrücken zu sorgen verbunden und dafür verantwortlich, daß dieselben mit hinreichend hohen und festen Geländern versehen sind.

Auch liegt ihnen Fürsorge dafür ob, daß mindestens an den Hauptstationen in der Nähe des Ufers eine möglichst gute, den nöthigsten Schutz gegen Sonne und Unwetter gewährende, Unterkunft für die Passagiere, welche, von da an, das Dampfschiff benutzen wollen, oder es dort verlassen, vorhanden sei.

§. 15. Befindet sich auf dem Schiffe selbst eine Restauration, so ist ein bestimmter, von der Stadtpolizeideputation zu Dresden autorisirter Preiscourant an einer geeigneten Stelle des Dampfschiffs auszuhängen. Bei eintretender Dunkelheit sollen die Cajüten gehörig erleuchtet sein.

§. 16. Das für den Betrieb erforderliche Personal hat der Unternehmer der Dampfschifffahrt in der gehörigen Zahl mit Sorgfalt auszuwählen und darüber ein, Namen, Alter, Wohnort und die Bezeichnung des Dienstverhältnisses jedes Einzelnen enthaltendes Verzeichniß der Aufsichtsbehörde (§. 1) alljährlich vorzulegen, auch durch die erforderlichen Nachträge zu ergänzen.

§. 17. Außerdem sind die Bootmeister und deren im Voraus zu bestimmende Stellvertreter, gleichwie die Conducteurs bei deren Annahme oder bei eintretenden Personalveränderungen der Aufsichtsbehörde besonders zu präsentiren und von dieser auf die für die einzelnen Functionen Seiten des Schiffseigners zu entwerfenden, der Prüfung und Genehmigung der Kreisdirection zu unterstellenden Instructionen zu verpflichten. Insbesondere sind auch dieselben hierbei auf die genaue und sorgfältige Beobachtung der in der Verordnung vom 6ten Februar 1845 enthaltenen und sonst noch zu erlassenden strom- und schifffahrtspolizeilichen Vorschriften ausdrücklich zu verweisen.

§. 18. Dasselbe gilt von den Maschinisten, jedoch sind diese, gleich wie deren für den Fall etwaiger Behinderung im Voraus bei jedem Schiffe zu erwählende Stellvertreter, wozu auch einer der Feuerschürer präsentirt werden

Digitized by Google

kann, noch vor der Verpflichtung einer Prüfung durch einen von der Kreisdirection zu Dresden zu bestimmenden Sachverständigen zu unterwerfen und erst, wenn sie in Folge dessen für tüchtig erfunden werden, zur Verpflichtung zu lassen.

§. 19. Dem Trunke ergebene und sonst als unzuverlässig bekannte Individuen dürfen beim Dampfschiffsdienste nicht angestellt, oder müssen auf ergehende Aufforderung der Aufsichtsbehörde sofort des Dienstes entlassen werden.

§. 20. In allem, was das Fahrzeug selbst, dessen Leitung, Erhaltung, Ladung u. s. w., insonderheit auch die Aufrechterhaltung der guten Ordnung auf dem Schiffe betrifft, steht der Oberbefehl über Mannschaft und Passagiere dem Bootmeister zu, welcher durch eine besondere, ein für allemal bestimmte äußere Abzeichnung kenntlich sein muß.

Die Schiffsmannschaft (Steuermann, Maschinisten, Feuerschürer und Schiffsleute) ist dem Bootmeister unmittelbar untergeordnet. Er hat darauf zu sehen, daß dieselben pünktlich ihre Pflicht erfüllen, daß sie sich friedfertig und sittsam unter sich verhalten und ein anständiges und höfliches Benehmen gegen die Passagiere beobachten.

§. 21. Den Passagieren gegenüber darf der Bootmeister die Achtung nie aus den Augen setzen und dieselben nicht mit Zumuthungen behelligen, zu deren Befolgung sie in gedachter ihrer Eigenschaft nicht verbunden sind. Insbesondere dürfen Handleistungen von den Passagieren nur in Fällen dringender Gefahr gefordert werden.

Andererseits sind die Passagiere unter obiger Voraussetzung verpflichtet, sich den vom Bootmeister ertheilten Anordnungen ohne Widerspruch zu fügen, indem derselbe das Recht hat, Passagiere, welche durch beharrliche Widersetzlichkeit die Ruhe und Sicherheit der übrigen Passagiere gefährden, Unordnungen erregen oder den Anstand verletzen, mit ihren Effecten mittelst eines Boots an das nächste Ufer auszusetzen, auch nach Befinden an die nächste Polizeibehörde zur Bestrafung abgeben zu lassen, ohne daß für die bezahlte und noch nicht zurückgelegte Distanz ein Ersatz gefordert werden könnte.

§. 22. Der Bootmeister hat streng darauf zu halten, und ist dafür verantwortlich, daß die Ankunft und Abfahrt des Schiffs an den Haupt- und Nebenstationen gehörig signalisirt (auch sonst noch den Passagieren bekannt gemacht) werde, und daß das Schiff an solchen Orten, wo still gehalten und beigelegt wird, lange genug liegen bleibe, damit das Ein- und Aussteigen gefahrlos und in Ordnung von Statten gehen könne, eben so auch dafür, daß bei bloßen Kahnstationen, wenn Passagiere absteigen wollen, oder das Hinzukommen von Passagieren signalisirt ist, die Maschine in Zeiten langsam gehe und dann erst zum Stillstand gebracht werde, damit das Einschlagen des Wassers in die abstoßenden oder sich nahenden Kähne vermieden werde.

Gleichergestalt darf die Maschine nicht früher wieder in Gang gesetzt werden, bis der Kahn weit genug vom Schiffe entfernt ist.

Digitized by Google

Die Paſſagiere, welche mit Kähnen an das Schiff gebracht werden, müſſen an Bord aufgenommen ſein, ehe den vom Schiffe abgehenden der Zutritt zu den Treppen geſtattet wird.

Ueberhaupt hat der Bootmeiſter dafür Sorge zu tragen, daß den Paſſagieren beim Aus- und Einſteigen alle mögliche Beihülfe mit thunlichſter Vorſicht geleiſtet werde.

§. 23. Auch wenn nur ein einziger Paſſagier auf einer der im Fahrtarife namhaft gemachten Haupt- oder Nebenſtationen vorhanden ſein ſollte, iſt der Führer des Dampfſchiffs zu deſſen Aufnahme und Beförderung verpflichtet.

§. 24. Der Bootmeiſter hat auf Verlangen der Paſſagiere die Aufbewahrung ihrer Effecten, ſoweit dieſelben nach §. 10 mittelſt des Dampfſchiffs überhaupt befördert werden dürfen, auch ſich ſonſt zum Transport eignen, nicht zu verweigern und Vorkehrung zu treffen, daß dieſelben an eine zu deren Uebernahme verpflichtete Perſon übergeben werden, welche in Gemäßheit der geltenden rechtlichen Grundſätze für dieſelben verhaftet und ſubſidiariſch von dem Bootmeiſter und nach Befinden von dem Schiffseigner zu vertreten iſt.

§. 25. Bei ſich ereignenden, das Dampfſchiff mit Gefahr bedrohenden Unglücksfällen, dürfen Führer und Mannſchaft bei Vermeidung vier bis achtwöchentlicher Gefängnißſtrafe, ſo lange nicht für ſie ſelbſt die augenſcheinlichſte Lebensgefahr vorhanden iſt, das Schiff nicht verlaſſen, vielmehr müſſen ſie vor allen Dingen auf Beſeitigung der Gefahr, dafern hierzu noch die Möglichkeit vorhanden, wo aber nicht, und, wenn die Gefahr dringend iſt, vererſt auf Rettung der Paſſagiere, ſodann auf Bergung der Waarenladung die angeſtrengteſte Thätigkeit verwenden.

§. 26. Führer und Mannſchaft eines hinterher fahrenden Dampfſchiffs ſind in dergleichen Fällen zur Hülfsleiſtung verpflichtet und haben namentlich, ſoweit es thunlich, die Paſſagiere des beſchädigten Schiffs, wenn dieſes die Fahrt nicht fortſetzen kann, auf Verlangen aufzunehmen und zu befördern.

§. 27. Inſoweit nicht die bezügliche Function einem beſondern Beamten übertragen iſt, liegt dem Bootmeiſter, nach Maaßgabe der ihm hierunter zu ertheilenden beſondern Inſtruction, auch die polizeiliche Aufſicht auf dem Dampfſchiffe, inſonderheit die gehörige Beobachtung der paßpolizeilichen Vorſchriften ob, und iſt er demnach berechtigt und verpflichtet, die Paſſagiere zur Erfüllung ihrer bezüglichen Obliegenheiten aufzufordern.

Contraventionen gegen dieſe Vorſchriften und denſelben zuwiderlaufende Unregelmäßigkeiten ſind an dem Orte, wo der betheiligte Reiſende das Schiff verläßt, wenn aber daſelbſt eine Polizeibehörde nicht vorhanden iſt, an der nächſten Hauptſtation, wo eine Polizeibehörde beſteht, bei dieſer, nach Befinden unter Ueberlieferung der Perſon, zur Anzeige zu bringen.

§. 28. Der Bootmeiſter hat begründeten Beſchwerden der Paſſagiere, ſoweit thunlich abzuhelfen, auch iſt zur Aufnahme von Beſchwerden, welche den Betrieb in ſeiner ganzen Ausdehnung betreffen, auf jedem Dampfſchiffe ein beſonderes, allmonatlich von dem Hauptſteueramte Dresden zu revidirendes,

Digitized by Google

Beschwerdebuch zu halten, welches den Reisenden auf Verlangen zu Eintragung etwaiger Beschwerden von dem Bootmeister ohnweigerlich vorzulegen ist. Die Eintragung ist von dem Beschwerdeführenden mit Angabe seines Namens, Standes und Wohnorts und der Zeit des Eintrags zu unterzeichnen, indem außerdem dieselbe keine Beachtung finden kann.

§. 29. Den zur Schiffsmannschaft gehörigen Personen ist es untersagt, von den Passagieren außer der durch auszuhängende Polizeitaxe für den Transport von Effecten zu und von dem Dampfschiffe bestimmten Gebühren unter irgend einem Vorwande ein Entgeld zu fordern.

Die Schiffsleute dürfen sich nicht unter den Passagieren herumtreiben, und hat der Bootmeister darauf streng zu halten, daß die Steuerleute an ihrem Steuerruder, die Bootsleute sich vorn an der Spitze des Schiffs, der Schiffsjunge, nur soweit es der Dienst mit sich bringt, sich auf dem Verdecke befinden und nur 1 Feuerschürer, des vom Bootmeister ausgehenden Commando's halber, in dem Raume neben der zur Feuerung führenden Treppe sich aufhalte, übrigens die Bootsleute in anständiger Kleidung erscheinen, wenn sie ihr Beruf unter den Passagieren zu erscheinen nöthigt.

§. 30. Von der Beförderung mittelst des Dampfschiffs und dem Zutritte zu demselben sind ausgeschlossen:

1) Geisteskranke, dafern sie sich nicht unter geeigneter Aufsicht und genügend sicherstellender Begleitung befinden;
2) Betrunkene;
3) an gefährlichen, ansteckenden oder Ekel erregenden Krankheiten leidende Personen.

§. 31. Den Passagieren ist das Besteigen der Räderkasten und der Zutritt zu der Maschine untersagt und dieses Verbot auf jedem Schiffe mittelst besondern Anschlags bekannt zu machen. Passagiere haben sich jeder Einmischung über die Fahrt zu enthalten und allen und jeden Anordnungen des Bootmeisters nach §. 22 Folge zu leisten.

§. 32. Contraventionen gegen diese Verordnung oder Instructionswidrigkeit, soweit die Thatsache nicht an sich der criminellen Untersuchung und Bestrafung unterliegt, sind je nach Befund der Sache, insofern nicht vorstehend ein bestimmteres Strafmaaß festgestellt ist (§. 25), mit Geldstrafen bis zu Funfzig Thalern oder beziehendlich Gefängnißstrafe bis zu acht Wochen zu ahnden.

§. 33. Die Handhabung dieser Verordnung, welche für die Dampfschifffahrt im Bereiche des Königreichs Sachsen im Allgemeinen, mithin, soviel insbesondere die §§. 5 bis mit 9, 11 bis mit 16 und 19 bis mit 32 betrifft, auch für die selbige betreibenden Ausländer maaßgebend und von sämmtlichen dabei Betheiligten zu befolgen ist, sowie die Untersuchung und Bestrafung der dagegen vorkommenden Contraventionen und Ungebührnisse liegt, außer dem §. 1 und sonst vorstehend dem Hauptsteueramte Dresden besonders ertheilten Auftrage in unterer Instanz nach Maaßgabe der Vorschrift §§. 4 und 5 der Verordnung vom 16ten November 1844, die Publication der Elbschifffahrts-

verträge betreffend, den Hauptſteuerämtern zu Meißen, Dresden und Pirna, gleichwie dem Hauptzollamte zu Schandau, als Elbzollgerichten innerhalb ihrer Bezirke und beziehendlich nach den Stationsorten der Dampfſchiffe, demnächſt aber in höherer Inſtanz der Kreisdirection zu Dresden ob.

In Hinſicht auf die nicht nach dieſer Verordnung, ſondern nach der Verordnung vom 6ten Februar 1845 zu beurtheilenden ſtrom- und ſchifffahrtspolizeilichen Gegenſtände und Contraventionen bewendet es dagegen auch beziehendlich der Elbdampfſchifffahrt bei der der Zoll- und Steuerdirection in Dresden, nach §. 5 der Verordnung vom 16ten November 1844, zugewieſenen Competenz in oberer Inſtanz.

§. 34. Gegenwärtige Verordnung tritt mit dem

1ſten Januar 1852

in Wirkſamkeit.

Dresden, am 22ſten September 1851.

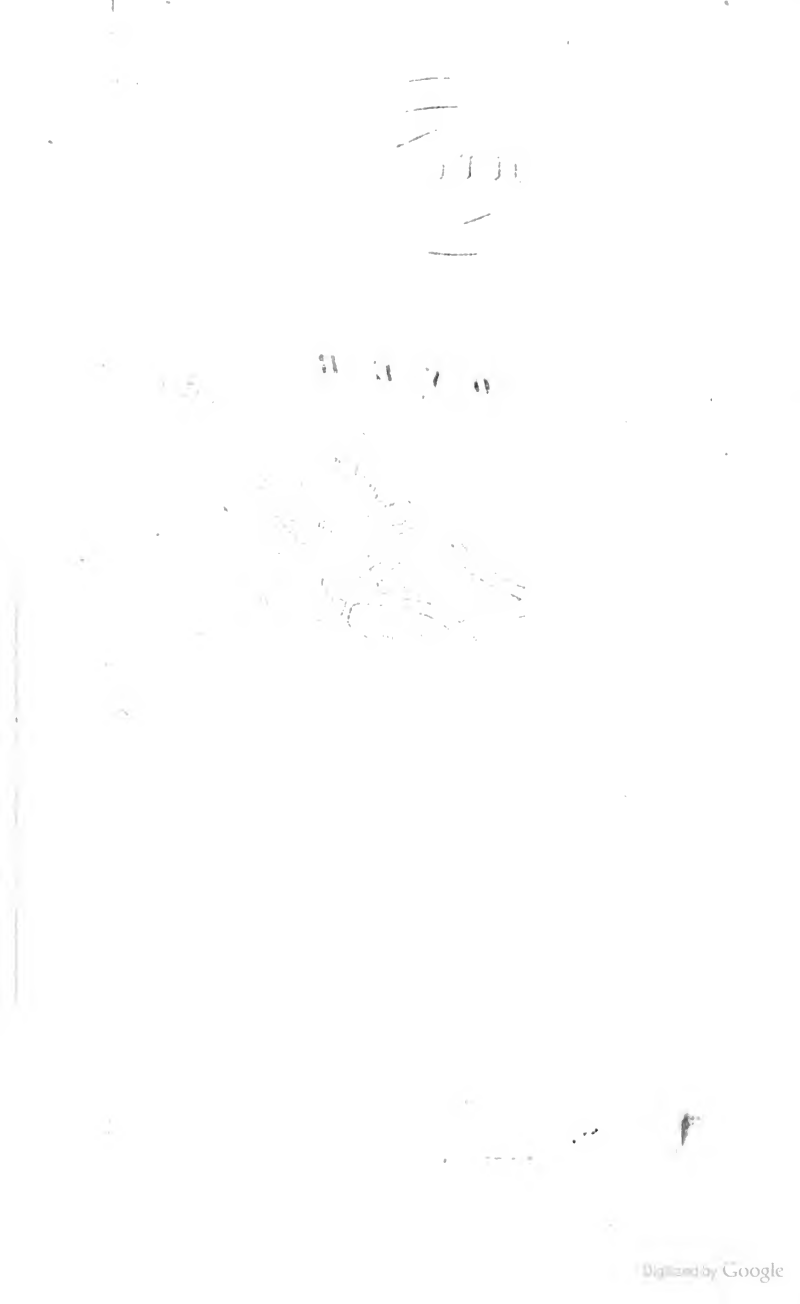
Die Miniſterien des Innern und der Finanzen.
von Frieſen. Behr.

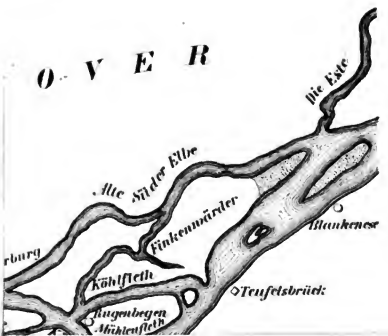
Demuth.

Officin von Bernh. Tauchnitz jun. in Leipzig.

Digitized by Google

Digitized by Google



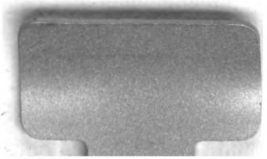


Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google



Digitized by Google